12/89

transpress

modell eisenbahner

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift · ISSN 0026-7422 · Preis 1.80 M

Neu als Modell



Jubiläums-Nachlese



Im Heft 10/89 berichteten wir auf den Seiten 10 und 11 über das 150jährige Bestehen der Eisenbahnen in der ČSSR und informierten aus dessen Anlaß zugleich von zahlreichen Veranstaltungen.

Mit dieser Bildseite schließen wir unsere Veröffentlichungen zu den Feierlichkeiten in und um Brno ab. Noch einmal sei aber wiederholt, daß sämtliche Ausstellungen und Sonderfahrten für Tausende zu einem besonderen Erlebnis wurden. Das große Fest der Eisenbahn war zwar einmalig, doch dürften auch künftig wieder einige historische Fahrzeuge aus besonderen Anlässen zu sehen sein.

Übrigens werden die historischen Lokomotiven und Wagen von Eisenbahnern in verschiedensten ČSD-Dienststellen, insbesondere in Lokdepots, liebevoll gewartet und unterhalten.

1 Eine Rarität während der Fahrzeugparade stellte die Lokomotive 310.23 (ex BBÖ) dar. Die Reisezugwagen sind ebenfalls echte Österreicher und wurden zusammen mit der Lokomotive aus dem Nachbarland extra zum Jubiläum nach Brno überführt.

2 An das Lokomotiv-Neubauprogramm der ČSD erinnerte ebenfalls bei der Fahrzeugparade die Lokomotive 498.1042. Die technischen Daten sind im „me" 9/80, S. 264, enthalten.

3 Sehenswert waren auch die Veteranen der elektrischen Traktion auf dem Messegelände von Brno. Hier der ČSD-ET M 400 für die Strecke Tabor–Bechyně. Einiges über diese Bahn kann im „me" 7/89, S. 7, nachgelesen werden.

4 Die neueste Diesellokomotive 718 501 der ČSD auf dem Messegelände von Brno.

5 Noch einen Blick in die Vergangenheit. Nicht nur Dampflokomotiven ließen die Herzen der Fans höher schlagen, sondern gleichfalls alte Fahrzeuge der E-Traktion. Die Lokomotive E 436 004 dient heute Museumszwecken und wurde mit 1 500 V Gleichstrom betrieben.

Fotos: K. Brust, Dresden









modell eisenbahner

inhalt

12/89

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift
38. Jahrgang



transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

ISSN 0026-7422

modelleisenbahner

forum	Leser schreiben, meinen, fragen und antworten Zu Besuch bei Krakówer Modellbahnfreunden	2/3
international	MOROP '89 – ein Rückblick	4
junior	Wir vom Pionierpalast Berlin	22
dmv teilt mit	Verbandsinformationen/Wer hat – wer braucht?	32
literatur	Rezensionen	33

eisenbahn

mosaik	Zwischen Schwarzenberg und Annaberg-Buchholz Die Dampflokomotive 99 579 Eisenbahnjubiläum in Mecklenburg	7 11 16
poster	Dampflok 99 579	10
international	Neue Lokomotiven in der ČSSR Zur Geschichte der Ugandabahn 2. Teil	6 13
fahrzeugarchiv	6. Folge: Die ersten Speichertriebwagen in Preußen	17

modellbahn

aktuell	Leipziger Herbstmesse 1989	26
anlage	Zwischen Talhausen und Bergengrün	21
tips	Ein Lokschuppen entsteht Lichtleitkabel – ein Anwendungsbeispiel	24 31
vorbild-modell	Beiwagen 197 821-2 als H0-Modell Lok 89 6225 der DR – Original und H0-Modell	28 34

Titelbild

Unter den Eisenbahnfreunden gehörten in der jüngsten Vergangenheit die erzgebirgischen Orte Schlettau und Crottendorf zum Inbegriff der Dampflokomotive. Hier fuhren noch bis zum vergangenen Jahr planmäßig Dampflokomotiven der Baureihe 86. Und vor wenigen Tagen wurden die in diesem Gebiet gelegenen Eisenbahnen 100 Jahre alt, worüber „me" auf den Seiten 7 bis 9 dieser Ausgabe berichtet.
Das Foto zeigt einen von der Lokomotive 86 1501 gezogenen Personenzug am 6. September 1986 bei Walthersdorf.

Foto: Th. Böttger, Limbach-Oberfrohna

Redaktion

Chefredakteur:
Ing. Wolf-Dietger Machel
Redaktionelle Mitarbeiterin:
Gisela Neumann
Gestaltung: Ing. Inge Biegholdt
Anschrift:
Redaktion „modelleisenbahner"
Französische Str. 13/14; PSF 1235,
Berlin, 1086
Telefon: 20 34 12 76
Fernschreiber: Berlin 11 22 29
Telegrammadresse: transpress
Berlin
Zuschriften für die Seite „DMV teilt mit" (also auch für „Wer hat – wer braucht?") sind nur an das Generalsekretariat des DMV, Simon-Dach-Str. 10, Berlin, 1035, zu senden.

Herausgeber

Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR



Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin

Verlagsdirektor: Dr. Harald Böttcher
Lizenz Nr. 1151
Druck:
(140) Druckerei Neues Deutschland, Berlin
Der „modelleisenbahner" erscheint monatlich.
Preis: Vierteljährlich 5,40 M.
Auslandspreise bitten wir den Zeitschriftenkatalogen des „Buchexport", Volkseigener Außenhandelsbetrieb der DDR, PSF 160, DDR - 7010 Leipzig, zu entnehmen.

Art.-Nr. 16330

Verlagspostamt Berlin

Redaktionsschluß: 3. 11. 1989

Geplante Auslieferung: 6. 12. 1989

Geplante Auslieferung des Heftes 1/90: 4. 1. 1990

Bezugsmöglichkeiten

DDR: Bestellungen sind an den örtlichen Postzeitungsvertrieb zu richten.
BRD und Berlin (West): Örtlicher Buchhandel und Zeitungsvertrieb, insbesondere Gebr. Petermann GmbH & Co. K. K., Kurfürstenstraße 111, 1000 Berlin (West) 33 und HELIOS Literatur-Vertriebs-GmbH, Eichborndamm 144–167, 1000 Berlin (West) 51
sozialistisches Ausland: zuständiger Postzeitungsvertrieb und Buchhandlungen für fremdsprachige Literatur
im übrigen Ausland: der internationale Buch- und Zeitschriftenhandel. Der Auslandsbezug wird außerdem durch den Buchexport Volkseigener Außenhandelsbetrieb der Deutschen Demokratischen Republik, PSF 160, DDR-7010 Leipzig, und den Verlag vermittelt.

Anzeigenverwaltung

VEB Verlag Technik Berlin
Für Bevölkerungsanzeigen sind alle Anzeigenannahmestellen in der DDR, für Wirtschaftsanzeigen ist der VEB Verlag Technik, Oranienburger Straße 13–14, PSF 201, Berlin, 1020, zuständig.

Leser schreiben ...

Mit System auswerten
– „me" 1/89, S. 4 –

Dem Beitrag von Klaus Möhle stimme ich voll und ganz zu. In der Aufteilung nach Themenkomplexen geht mir der Autor jedoch nicht weit genug; insbesondere bei den Sachgebieten zum Modell. Hier gehen aber ohnehin die Meinungen auseinander. Unterstützen muß ich z. B. die sofortige Auswertung eines „me"-Heftes. Ich habe immer alles Wichtige übernommen, auch das im Moment nicht Brauchbare.
Ich habe den Artikel zum Anlaß genommen, mein System zu überprüfen, das – wie ich feststellte – komplizierter ist. Aus meinen persönlichen Erfahrungen möchte ich folgendes mitteilen: die Karteikarte DIN A 6 ist die absolut kleinste Dimension; alle Beiträge, auch wenn im Moment unwichtig, erfassen; die Abgrenzung nach Stichworten sehr genau vornehmen; für den Anfang lieber Notizen machen, welcher Fakt ist welchem Sachgebiet zugeordnet worden (Liste).
Obwohl es viel Arbeit macht, werde ich meine Kartei nach dem „System Möhle" umstellen. Ich hoffe, im nächsten Jahr meinen Fundus durch Anwendung der Reflexkopie auch anderen Freunden zugänglich machen zu können.
W. Sager, Leipzig

Neue Telefonnummer

Ab sofort ist die Redaktion „modelleisenbahner" unter der Telefonnummer **20 34 12 76** zu erreichen.

Traditionslokomotive im Löscheinsatz

Am 9. September 1989 veranstalteten die Bezirksvorstände Erfurt und Dresden eine Sonderfahrt in das schöne Vogtland. Lokwechsel, Scheinanfahrten, Fotohalte und Souvenirverkäufe werden für viele in guter Erinnerung bleiben.
Ein besonderes Ereignis, was sich wohl kaum noch einmal wiederholen wird, betraf den Erfurter Sonderzug. Er erhielt in Adorf „seine Lok", die Güstener 65 1049-9 zurück, um nach Gera über Greiz, dem Endziel der Reise, zu fahren.
Kurz hinter Adorf bemerkten wir am Waldrand einen Böschungsbrand. Der Zug hielt an und drückte ein Stück zurück. Kurzentschlossen nahm das Lokpersonal den Wasserschlauch und löschte Meter für Meter von der Lok aus das Feuer.
Als die Feuerwehr eintraf, war der Brand bereits gelöscht! Nach „getaner Arbeit" konnten wir nun unsere Fahrt fortsetzen. Vielleicht hat es ein Eisenbahnfotofan aufgenommen. Ein besonderer Dank gilt dem Lokpersonal der 65er für das schnelle Handeln!
G. Obst, Zeitz

Werklokomotive
– „me" 11/88, S. 12 –

Die auf Abb. 2 vorgestellte Lokomotive wurde 1938 von Henschel & Sohn in Kassel als Cn2t für die Wintershall-AG Kassel gebaut (Fabrik-Nr. 23893). Einige technische Daten aus den Originalunterlagen: Spurweite 1 435 mm, Zylinder-Ø 540 mm, Kolbenhub 550 mm, Treibrad-Ø 1 100 mm, fester Achsstand 3 100 mm, Kesseldruck 13 atü, Rostfläche 2,1 m^2, verd. Heizfläche 136 m^2, Wasser 5 m^3, Kohle 1,6 t, Reibungsgewicht 54 t, Zugkraft 14 200 kg, V_{max} 40 km/h.
Die Lokomotive hatte eine stählerne Feuerbuchse und stählerne Henschel-Aufdornstehbolzen. Gelenk-Stehbolzen, Steinkohlenfeuerung, Spindel-Kipprost, Marcotthy-Feuertür, Ventilregler, Gestra-Abschlamm-Ventil, selbsttätiger Druckausgleicher, Knorrdruckluft-Sandstreuer, Henschel-Turbo-Generator sowie Hebelhandbremse und Knorrbremse mit Zusatzbremse kamen hinzu.
Ch. Flemming, Freiberg

Fahrzeugmodelle in H0 nach preußischen Vorbildern
– „me" 9/88, S. 22/23 –

Entgegen der Auffassung des Autors ist die preußische G 8[1] mit der Nummer 5216 im Umzeichnungsplan der DRG von 1925 enthalten. Herstellerfirma ist Hanomag, Fabrik-Nummer 7423, und gebaut wurde die Maschine 1915 (wie auch im PIKO-Katalog nachzulesen). Beheimatet war die Lok mit der DRG-Nummer 55 3120 bei der Eisenbahndirektion Münster. Bereits 1931 gelangte die Lokomotive endgültig aufs Abstellgleis.
F. Werheid, Großenhain

Planleistung statt Sonderzug
– „me" 11/88, S. 9 –

Das Foto Nr. 2 wurde am 5. Juni 1988 aufgenommen. Außerdem war es kein Sonderzug, sondern ein planmäßiger Reisezug. Da ich ein langjähriger Lokführer des Bw Engelsdorf bin und die betreffende Abschlußfahrt, beginnend in Leipzig Hbf am 5. Juni 1988 10.11 Uhr vom Bahnsteig 21, selbst fahren durfte, können Sie mir meine Angaben getrost glauben.
D. Handke, Leipzig

Die Durchführer



Die modernen Sprachschluderer führen alles durch: die Ehe, die Arbeit, das Essen, die Diskussion, die Liebe, das Denken und, und, und. Also warum soll nicht auch bei der DR alles durchgeführt werden?
Foto: W. Menzel, Wittenberge



32 Freunde aus Arbeitsgemeinschaften des DMV-Bezirksvorstands Halle unterstützten die Deutsche Reichsbahn am 16. und 17. September 1989 im Rahmen eines freiwilligen Arbeitseinsatzes mit insgesamt 184 Stunden auf dem Gelände des Bayerischen Bahnhofs in Leipzig. Hof und Garten des ehemaligen Wohnhauses sowie die Ex-Empfangshalle wurden von Schutt, Unrat und wildem Baumbewuchs befreit und damit drei flache Güterwagen beladen. Es konnte Baufreiheit für verschiedene Gewerke geschaffen werden, um den Protikus zu restaurieren.
Text und Foto: W. Bahnert, Leipzig

BV Schwerin bilanzierte

Der Bezirksvorstand Schwerin des DMV organisierte am 30. September 1989 eine festlich gestaltete Zusammenkunft mit den Vorsitzenden der 20 Arbeitsgemeinschaften. Gewürdigt wurden die aus Anlaß des Republikgeburtstags vollbrachten Leistungen der 444 Mitglieder und 99 Schülermitglieder im Bereich dieses BV. Auf das Solidaritätskonto überwiesen die Freunde 13 236,70 Mark. 3 724 VMI-Stunden leisteten die Mitglieder, um Bahnanlagen zu verschönern, Arbeitsräume zu erhalten und für die Traditionspflege. Immerhin konnten sieben Schülermitglieder für einen Beruf bei der Deutschen Reichsbahn gewonnen werden. Hinzu kamen 68 Stunden Kundenberatungen in Modellbahnfachgeschäften, unzählige Exkursionen und Vorträge. An der Beratung nahmen der stellvertretende Leiter der Politischen Abteilung der Rbd Schwerin Genosse Schultz sowie der Stellvertreter des Vorsitzenden der Bezirksgewerkschaftsleitung Kollege Draheim teil. Sie konnten sich von den Aktivitäten der DMV-Mitglieder überzeugen und unterstrichen die Bedeutung einer sinnvollen Freizeitbeschäftigung in unserem Lande zum Nutzen aller. Diese Fakten sprechen für sich und sind eine gute Ausgangsbasis für den 7. Verbandstag des DMV, der 1990 in Schwerin stattfinden wird.

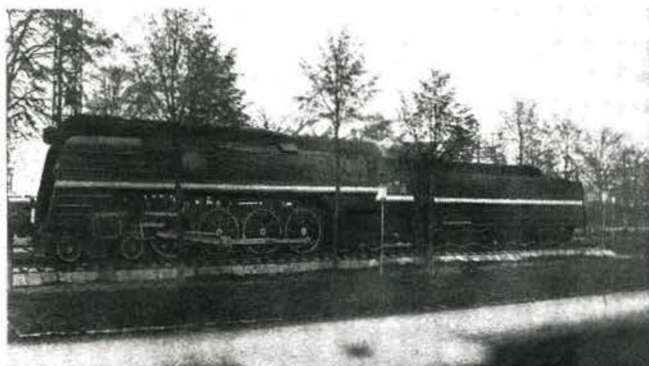
B. Westphal,
Sekretär des BV Schwerin

Leser meinen ...

... zum Thema Automodelle – „me" 1/89, S. 4 –
Die Absicht, ein neues Automodell zu entwickeln, ist sehr zu begrüßen. Ich kann mich jedoch der positiven Kritik von Herrn Dumrath nicht anschließen. Der TATRA 815 von MAB erfüllt nicht den Anspruch an ein Modellfahrzeug. Schon der optische Vergleich mit den nun seit Jahren gefertigten Automodellen läßt den Größenunterschied deutlich werden. Hier ist eigentlich ein Spielzeugauto entstanden. Die Zeiten, als es noch eine bescheidende „Modellvielfalt" gab, sind bis jetzt nicht wieder erreicht worden. Daran haben auch der Nachbau einiger älterer Modelle und das Škoda-Müllfahrzeug nichts geändert, auch der Umbau von Industriemodellen kann das Fehlen neuer Modellautos nur wenig ausgleichen. Vielleicht kann die Redaktion einmal die Wünsche der Modelleisenbahner nach gelungeren Automodellen an die Industrie herantragen.
R. Kühr, Berlin

Leser fragen ...

14 SY?
In Orscha (UdSSR) entstand dieses Foto. Es müßte m. E. eine der Y von Norfolk & Westernhandelo sein. Die Achsfolge 2'D2' und der sechsachsige Tender stimmen überein. Die Beschreibung der Verkleidung paßt



ebenfalls zu der abgebildeten Maschine. Wer kann zuverlässige Angaben machen?
Text und Foto: H. Schweda, Halle-Neustadt

Schilder „T 9" und „60 km/h"
Unsere Arbeitsgemeinschaft pflegt die Museumslok 91 134, die ja im Bw Schwerin gut untergekommen ist. Zur Vervollständigung der Schilder suchen wir leihweise ein Schild „T 9" und „60 km/h" als Vorlage zum Nachguß.
AG 8/26 Schwerin des DMV, Wismarsche Straße 180, Schwerin, 2758



Dampfspeicherloks in Lauchhammer
Während eines Aufenthaltes in Lauchhammer entdeckte ich im dortigen Braunkohlenkombinat (BKK) mehrere Dampfspeicherlokomotiven. Wer kann über diese Fahrzeuge genaue Angaben machen?
F. Zeischel, Cottbus

Leser antworten ...

Zum Verbleib des E1 – „me" 6/89, S. 17 bis 20 –
Der Akkumulatortriebwagen der K. Sächs. Sts. E. B. verblieb offenbar im sächsischen Raum und wurde später möglicherweise als Reisezug- bzw. Bahndienstwagen genutzt. Im Herbst 1960 jedenfalls entdeckte ich einen Wagenkastenteil am km 59,85 der KC-Linie in Karl-Marx-Stadt. Das Original-Porzellan(!)-Nummernschild „E1" war noch erhalten. Übrigens gelang das Foto nur deshalb, weil die „Botanik" zum Aufnahmezeitpunkt keine Blätter mehr hatte.
Text und Foto: G. Meyer, Aue

Ausstellung muß ausfallen
Die im Heft 11/89 angekündigte und vom 3. bis 17. Dezember 1989 vorgesehene Modellbahn-Ausstellung im Magdeburger Pionierhaus „Hermann Matern" kann aus organisatorischen Gründen nicht stattfinden. *BV Magdeburg*

Zu Besuch bei Krakówer Modellbahnfreunden

Eine Delegation des DMV-Bezirksvorstandes Magdeburg besuchte vom 28. September bis 1. Oktober 1989 den Modelleisenbahn-Club in Kraków. Seit knapp zwei Jahren besteht zwischen beiden Organisationen ein Partnerschaftsvertrag. Auch diesmal stand der Erfahrungsaustausch im Vordergrund. Großes Interesse fand die von den Krakówer Modellbahnfreunden gestaltete Ausstellung „Die Europäischen Bahnen" im Kulturhaus der Eisenbahner. Hier erhielten zahlreiche Besucher einen Einblick in den internationalen Modelleisenbahnbau. Die Krakówer Freunde beschäftigen sich jedoch nicht nur mit der Modelleisenbahn, sondern gleichzeitig mit der Dampflokgeschichte der PKP und der Krakówer Straßenbahn. Große Resonanz fanden die Exkursionen zu den Betriebshöfen Brežakstraße und Nowa Huta der Straßenbahn sowie Stadtrundfahrten mit einem historischen Triebwagen (Linke-Hofmann, ex Wrocław) und den kürzlich aus Nürnberg übernommenen Großraumwagen. Als ein weiterer Höhepunkt erwies sich die Besichtigung des Bahnbetriebswerks Sucha Beskidzka. Die Lokomotive Ty 2-515 (ex BR 52/DR) übernahm hier am Exkursionstag anfallende Rangieraufgaben. In dieser Dienststelle wird viel für die Traditionspflege getan. Neben einer aufschlußreichen Chronik erinnern zwei liebevoll gepflegte Denkmallokomotiven an die große Zeit der Dampftraktion. Exkursionen, zahlreiche Gespräche und gemeinsame Filmabende trugen dazu bei, daß die Beziehungen zwischen Kraków und Magdeburg im Sinne einer interessanten Freizeitgestaltung weiter vertieft werden konnten.
Allen Freunden, den verantwortlichen Kollegen der Krakówer Straßenbahn und der PKP, besonders aber dem Vorsitzenden des Krakówer Modelleisenbahn-Clubs Jarosław Moskała sei an dieser Stelle für die hervorragende Organisation und Betreuung noch einmal herzlich gedankt.
me

MOROP '89 – ein Rückblick



Appenzell, gelegen in der Ostschweiz, war vom 3. bis 8. September 1989 Gastgeber des 36. MOROP-Kongresses. Die rund 5000 Einwohner zählende Gemeinde ist der Hauptort des Halbkantons Appenzell-Interrohden und befindet sich im reizvollen Appenzeller Land. Als ein Knotenpunkt der meterspurigen Appenzeller Bahnen (AB), einer elektrisch betriebenen Privatbahn, stellt Appenzell zugleich ein Zentrum des Tourismus dar.
Insgesamt reisten 205 Modelleisenbahner und Eisenbahnfreunde aus 15 Ländern Europas nach Appenzell. Neben interessanten eisenbahntechnischen Exkursionen standen die Tagungen des Leitenden Ausschusses (LA), des Technischen Ausschusses (TA) und des Ausschusses für Eisenbahnfreunde (AE) ebenso im Mittelpunkt des Geschehens wie die Generalversammlung der internationalen Pressevereinigung „ferpress", der auch unsere Zeitschrift angehört.
Am 4. September 1989 schließlich wurde der Kongreß vom Vizepräsidenten des Schweizer Verbandes „Eisenbahn-Amateur" Pierre Blattner eröffnet. Unter den Gästen konnten der Landesfähnrich Regierungsrat Paul Zeller, die Direktoren der Appenzeller Bahnen und der Rhätischen Bahn, Vizedirektoren anderer Privatbahnen sowie Mitarbeiter der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) begrüßt werden. Die Gäste unterstrichen in ihren Begrüßungsreden besonders die Bedeutung der Privatbahnen – ob regelspurig oder schmalspurig – für den Flächenverkehr in der Schweiz. Modern und zeitgemäß ausgebaut, erfreuen sie sich trotz hoher individueller Motorisierung eines regen Zuspruchs.
In seiner Eröffnungsansprache unterstrich MOROP-Präsident Dr. Ehrhard Thiele (DDR), daß bereits zum vierten Mal der MOROP-Kongreß in der Schweiz stattfinde und dieser wiederum eine gute Grundlage für eine enge Zusammenarbeit der Modelleisenbahner und Eisenbahnfreunde aus ganz Europa schaffe. Dazu würden nicht nur die turnusmäßigen Beratungen, sondern ebenfalls die eisenbahntechnischen Exkursionen beitragen.
Auch hier wurde über die künftige internationale Arbeit im Sinne einer völkerverbindenden Freizeitgestaltung diskutiert, wurden neue Gedanken geboren.
Auf dem Exkursionsprogramm standen unter anderem die Züricher S-Bahn, Fahrten auf der Sihltalbahn, der Rhätischen Bahn, den Zahnradbahnen Rheineck–Walzhausen und Roschbach–Heiden, den SBB und natürlich auf den Appenzeller Bahnen. Hier, wie auch auf der Rhätischen Bahn, erfreuten z. T. dampflokbespannte Sonderzüge die MOROP-Teilnehmer.
Beeindruckend kehrten die Freunde von der Internationalen Messe für Modelleisenbahnen, Anlagenbau und Modelltechnik (Mobautech) zurück. Sie bot vieles: von Klubanlagen, teilweise modulgerecht aufgebaut, über Stände der Modellbahnindustrie und Verlagshäuser bis zu Exponaten zum Thema „Obus – Vorbild und Modell".
Die Gartenbahnfreunde kamen indes an der Freilandanlage im St. Gallener Naherholungsgebiet „Schiltacker" voll auf ihre Kosten. Auf einer Fläche von 750 m² wird dort die größte LGB-Anlage der Schweiz auf 1000 m Gleis mit 64 Weichen, 30 Lokomotiven und 120 Wagen betrieben. Der sehr rührige LGB-Club St. Gallen leistet jährlich mit seinen 74 Mitgliedern eine breite Öffentlichkeitsarbeit. Viel Beifall fand außerdem eine Stippvisite bei der Modellbahnfirma HAG in Mörschwil bei St. Gallen. Hier werden H0-Modelle nach Schweizer Vorbild in meist manueller Arbeit aus Metall hergestellt, die ob ihrer robusten Bauweise zahlreiche

1



Aus der Arbeit des Ausschusses für Eisenbahnfreunde (AE)

Im Mittelpunkt der Arbeit dieses Ausschusses stand dessen weitere Profilierung. Die vom AE bearbeiteten Arbeitsblätter informieren zwar die Mitgliedsverbände über Aktivitäten in den jeweiligen Ländern, sind aber unvollständig, da entsprechende Zuarbeiten nicht in jedem Fall eintrafen.
Während des MOROP-Kongresses 1988 in Stockholm wurde zu einem internationalen Fotowettbewerb aufgerufen, der bisher jedoch nicht zur erhofften Resonanz führte. Ein derartiges Vorhaben ist neu zu durchdenken. Bisher kaum befriedigen können die gegenseitigen Informationen über landeseigene Programme für Eisenbahnfreunde.
Trotz unterschiedlicher Arbeitsmöglichkeiten bei der Traditionspflege in den einzelnen Ländern wurden gemeinsame Probleme und Erkenntnisse sichtbar.
Insgesamt ist die Arbeit des AE effektiver zu gestalten. Erste Vorschläge dazu werden auf einer Zwischentagung in Den Haag beraten.

Forum der Eisenbahnfreunde
Das 150jährige Bestehen der ersten deutschen Ferneisenbahn Leipzig–Dresden stand im Mittelpunkt des Forums für Eisenbahnfreunde am 4. September 1989 in Appenzell. Eine kurze Einführung zur Friedrich-List-Ehrung der DDR sowie Filme von der Fahrzeugparade in Riesa und über die Geschichte der LDE fanden viel Interesse bei den 45 Teilnehmern. Diskussionen in kleineren Kreisen über Fragen der Traditionspflege schlossen sich an.
R. Steinicke

1 Die Fahrt am 5. September 1989 wurde in Neuhausen unterbrochen, Zeit genug, um den Ellok-Oldtimer zu fotografieren.

Interessenten nicht nur in der Schweiz finden. Alles in allem boten die mit viel Engagement organisierten Exkursionsprogramme jedem etwas.
Diese Tatsache wurde den Organisatoren des 36. MOROP-Kongresses während der Fahrten immer wieder bestätigt, aber auch und besonders am 8. September 1989 anläßlich der Abschlußveranstaltung. Hier zog MOROP-Präsident Dr. Ehrhard Thiele eine beachtenswerte Bilanz. Dem MOROP gehören derzeit 20 Verbände aus 17 Ländern Europas an. Seit dem MOROP-Kongreß in Stockholm im vergangenen Jahr seien 66 Klubs mit 3704 Mitgliedern hinzugekommen. Jetzt sind im MOROP 1275 Klubs mit 61043 Mitgliedern organisiert. Gerade deshalb ginge es darum – so der Redner –, die Arbeit in den Ausschüssen noch effektiver zu gestalten und wirkungsvoller für die Modelleisenbahner und Eisenbahnfreunde auszurichten. Eine wichtige Aufgabe der künftigen Arbeit bestünde darin, jüngere Freunde in die Arbeit der Ausschüsse einzubeziehen. Diese drei Schwerpunkte habe der LA ausführlich diskutiert.
Zweifellos wurde der 36. MOROP-Kongreß ein voller Erfolg. Allen Organisatoren, besonders aber dem Hauptorganisator, Herrn Emil Klingelfuß, gilt für das Gebotene ein herzliches Dankeschön.

2


2 Stets dicht umlagert war die LGB-Freilandanlage am Stadtrand von St. Gallen (6. September 1989).

3


3 Was wäre die Rhätische Bahn ohne ihre legendären Krokodile? Auch vor dem MOROP-Sonderzug war eine dieser Maschinen zu bewundern – hier am 7. September 1989 im Bahnhof Filisur.

Fotos: W.-D. Machel, Potsdam

Aus der Arbeit des Technischen Ausschusses (TA)

- Schwerpunkte in der künftigen Arbeit bilden
  – Wünsche der Modellbahnindustrie und der Verbände zu bearbeiten,
  – Dokumentationen zur Anwendung von NEM zu entwickeln und abzustimmen,
  – die Epoche-Normen auf Länderbasis weiterzuentwickeln,
  – Frimennormen sowie Bewertungskriterien für Fahrzeuge zu bearbeiten und
  – Übergangseinrichtungen an Reisezugwagen zu normen.
- Folgende NEM-Entwürfe wurden behandelt:
  – NEM 111 – kleinste Bogenradien (verabschiedet),
  – NEM 122 – Querschnitt des Bahnkörpers (verabschiedet),
  – NEM 645 – Wechselstrom-Mittelleiter-System (muß aktualisiert werden und wurde daher ausgesetzt),
  – NEM 900 – Module (Festlegung des Nummernsystems für die einzelnen Länder),
  – NEM 121 – Zahnstangen (weitere Bearbeitung) und
  – NEM 810-F Epochen in Frankreich (vorgelegt und zur Kenntnis genommen).

  Von der Delegiertenversammlung verabschiedet wurden die NEM 111, 122 und 810-F. Damit gibt es derzeit 42 gültige Normblätter.
- Neu gewählt wurden Herr Hermann Herless (Österreich) zum Leiter des TA, Herr Pierre Schrade (Schweiz) zum ersten Stellvertreter, Herr Nicole Graince (Frankreich) zum zweiten Stellvertreter und Herr Gerhard Krauth (BRD) zum Sekretär (deutsch).

Forum der Modelleisenbahner
Das MOROP-Forum der Modelleisenbahner fand im Rahmen der Mobautech am 6. September 1989 in St. Gallen statt. Die Firma Märklin stellte ihren neu entwickelten Fünf-Sterne-Antrieb vor. Vergleichsfahrten mit der konventionellen Technik veranschaulichten die Vorzüge des elektronisch gesteuerten Antriebs. Aufmerksame Zuhörer gewannen Vertreter von zwei Schweizer Modellbahn-Clubs, die zwei selbstentwickelte Modulsysteme vorstellten. Genormt sind hierbei lediglich das Systemraster sowie die Verbindungselemente und die Lage des Gleisübergangs. Ebenfalls diskutiert wurde über verschiedene Zahnstangensysteme für Zahnradbahnen, deren Normung innerhalb des TA vorbereitet wird.
Leider nahmen an diesem Forum nur relativ wenige Modelleisenbahner teil, da über diese Veranstaltung vorab zu wenig informiert worden war.
O. Herfen

Gottfried Köhler, Berlin

Auf der 31. Maschinenbaumesse in Brno entdeckt

Neue Lokomotiven in der ČSSR

Sehr erfolgreich ist die lokomotivbauende Industrie in unserem Nachbarland. Elektrische Triebfahrzeuge von Škoda Plzeň und Dieselloks von ČKD Praha haben international einen guten Ruf. Das bestätigte sich auch 1989 auf der Maschinenbaumesse in Brno. So standen auf dem Freigelände zwei Plzeňer Erzeugnisse und zwar die Ellok BR 169 (Werkbezeichnung 85 E) und die BR 372 (Werkbezeichnung 80 E). Letztgenannte ist die Zweisystemlokomotive für den Einsatz auf Strecken mit Fahrdrahtspannung von 3-kV-Gleichstrom und 15-kV- und $16^2/_3$-Hz-Wechselstrom (Abb. 1). Bei der DR trägt sie die Baureihenbezeichnung 230 (siehe „me" 1/88, S. 3–4). Wie auf der Messe zu erfahren war, erhält die DR im Jahre 1991 insgesamt 19 Maschinen; 14 übernehmen die ČSD. Großes Interesse an diesen Fahrzeugen zeigten außerdem das Braunkohlenkombinat Bitterfeld und die PKP. Die BR 169 wurde erstmals der Öffentlichkeit als Neuentwicklung vorgestellt; sie gilt als Prototyp der sogenannten dritten Ellokgeneration des ČSSR-Neubaus. Diese auf 3-kV-Gleichstromstrecken einsetzbare vierachsige Lokomotive erhält Asynchronmotoren (Abb. 2 und 3). Mit Einzelachsantrieb ausgestattet, werden die Fahrmotoren aus Traktionsumformern (Eingangs-Pulsstellern und Wechselrichtern) gespeist. Jedem Drehgestell ist ein Traktionsumformerblock zugeordnet mit insgesamt 50 Thyristoren und 32 Dioden. Die Fahrmotoren werden durch gleichzeitigen Anstieg der Spannung und der Frequenz bis zu den Nennwerten gesteuert. Während der Pulssteller als Impulssteuerung mit Frequenzumschaltung gesteuert wird, geschieht dies beim Wechselrichter mit der Motorfrequenz. Beachtenswert sind die für die Maschine entwickelten zwei Drehgestelltypen. In wesentlichen Baugruppen, wie Rahmen, Federung und Bremse, stimmen sie überein. Unterschiedlich ist allerdings der Antrieb gestaltet. Für die langsamlaufenden Asynchron-Fahrmotoren wurde der direkte Antrieb ohne Getriebe entwickelt. Die schnellaufenden Asynchron-Fahrmotoren verfügen noch über den konventionellen Antrieb mit Getriebe. Die neuentwickelte BR 169 hat eine Eigenmasse von 80 t, eine Dauerleistung von 4 000 kW, eine elektrodynamische Bremse von 3 200 kW; sie ist im Geschwindigkeitsbereich bis 160 km/h einsetzbar.

Die Lokomotivwerke ČKD Praha produzieren schwere Rangiermaschinen. Die in diesem Jahr in Serie hergestellte T 419.1, Leistung 600 kW, Dauerzugkraft 128 kN, dieselelektrischer Antrieb, elektrodynamische Bremse, elektronische Leistungsregelung, V_{max} 80 km/h, war in Brno ebenfalls ausgestellt.

Des weiteren machte ein Erzeugnis aus dem gleichen Betrieb auf sich aufmerksam. Durch Farbe und gutes Design schon äußerlich schmuck, hat die zweiachsige Rangierlokomotive vom Typ T 237.0 einen seit vielen Jahren bewährten 250-kW-LKW-Motor des Typs LIAZ als Antriebsquelle (Abb. 4). Der dieselelektrische Antrieb ermöglicht eine Dauerzugkraft von 64 kN. Die V_{max} liegt bei 60 km/h. Bei einer Eigenmasse von nur 28 t ist die Lokomotive universell, insbesondere auf Anschlußbahnen, verwendbar.

Ergänzt sei, daß diese Maschine auch in Sonderausführung (u. a. für Schmalspurbahnen oder für U-Bahnen mit eingeschränktem Lichtraumprofil) angeboten wird.

Fotos: Verfasser

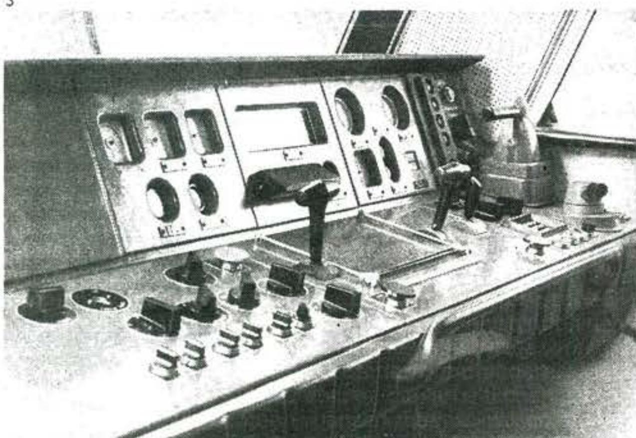
1



2



3



4



Thomas Berger (DMV), Karl-Marx-Stadt

Zwischen Schwarzenberg und Annaberg-Buchholz

Über Vergangenheit und Gegenwart zweier Nebenbahnen im Erzgebirge

Am 1. Dezember 1989 wurden die erzgebirgischen Nebenbahnen Buchholz (heute Annaberg-Buchholz)–Schwarzenberg (B-Sg) und Walthersdorf–Crottendorf (W-C) 100 Jahre alt. Grund genug, die Geschichte dieser Strecken nachzuzeichnen.

Pläne, Projekte und Probleme

Bereits 1853 forderten Ortsansässige eine Eisenbahn zwischen Annaberg und Schwarzenberg. Dieser Wunsch stand im Zusammenhang mit dem bevorstehenden Bau der Obererzgebirgischen Eisenbahn von Zwikkau nach Schwarzenberg. Als es 1860 darum ging, Annaberg an das Eisenbahnnetz anzuschließen, kam wiederum eine Verbindung mit Schwarzenberg ins Gespräch, ohne jedoch verwirklicht zu werden. Erst massive Forderungen nach neuen Bahnverbindungen für das Westerzgebirge waren um 1880 Anlaß, sich intensiv mit dem Bau einer Strecke Annaberg–Schwarzenberg zu beschäftigen. Zunächst wurde eine Trasse von Schönfeld über Schlettau, Scheibenberg und Elterlein nach Schwarzenberg vorgesehen. Doch Annaberg und Buchholz fürchteten um ihre zentrale Lage im Verkehrsnetz des Erzgebirges, und außerdem wäre damit das industriereiche Mittweidatal zugunsten des weniger bedeutenden Schwarzbachtals benachteiligt worden. Verschiedene Ansichten gab es auch über die zu wählende Spurweite.

Nun endlich Bahnbau

Neue Vorarbeiten führten schließlich zum Bau einer regelspurigen Sekundärbahn von Buchholz über Walthersdorf, Schlettau, Scheibenberg und weiter durch das Mittweidatal nach Schwarzenberg, der am 17. und 25. März 1886 genehmigt wurde.
Die ebenfalls erwünschte Bahn nach Crottendorf sollte ursprünglich schmalspurig ausgeführt werden. Genaue Berechnungen ergaben jedoch, daß der regelspurige Ausbau bei nur geringen Mehrkosten erhebliche betriebliche Vorteile erwarten ließ. Im Frühjahr 1888 stand dann fest, die Zweigbahn Walthersdorf–Crottendorf ebenfalls regelspurig auszuführen.
Anfang April 1888 begannen die Arbeiten zwischen Buchholz und Schwarzenberg. Erst im Mai 1889 konnte die Crottendorfer Stichbahn in Angriff genommen werden.
Parallel dazu entstanden übrigens die Strekken Schönfeld–Geyer und Grünstädtel–Oberrittersgrün. Letztgenannte war schon vor Vollendung der Strecke B-Sg fertiggestellt worden. Deshalb wurde der Abschnitt Schwarzenberg–Grünstädtel zusammen mit der Schmalspurbahn nach Oberrittersgrün bereits am 1. Juli 1889 eröffnet. Genau fünf Monate später, am 1. Dezember 1889, rollten die Züge durchgängig von Schwarzenberg nach Annaberg bzw. von Schlettau nach Crottendorf.

Ein wichtiger Verkehrsträger

In den ersten Betriebsjahren fuhren auf beiden Strecken ausschließlich gemischte Züge bzw. reine Güterzüge. Bedeutend war der Transport böhmischer Braunkohle. Mit der Eisenbahn gelangte sie über Weipert–Bärenstein ins sächsische Erzgebirge und war, da sie billiger als die hiesige Steinkohle angeboten wurde, das wichtigste Heizmaterial in vielen Gemeinden. Aus diesem Grunde überstieg der Frachtempfang der einzelnen Stationen stets den sich vornehmlich aus Holz, Produkten der holzverarbeitenden Industrie und Kartonagen zusammensetzenden Frachtversand.
Bald waren einige Bahnhöfe und Haltestellen beider Strecken dem ständig steigenden Transportaufkommen nicht mehr gewachsen. So wurde der Bahnhof Buchholz (ab 1949 Annaberg-Buchholz Süd) von 1905 bis 1907 großzügig umgebaut, und anstelle des bis dahin in Annaberg befindlichen Lokbahnhofs errichtete man hier einen neuen. Diese Bahnanlagen sind bis heute erhalten geblieben.
Viele Jahre gehörte auch der Bahnhof Schlettau zum Mittelpunkt des Betriebsgeschehens. Von Anfang an hatte man aus Sparsamkeitsgründen darauf verzichtet, den nur 1,3 km von Schlettau entfernten Abzweigbahnhof Walthersdorf für die Zugbildung nach Crottendorf vorzusehen, weshalb der Bahnhof Schlettau für diese Strecke bis heute der betriebliche Ausgangspunkt ist. Mit der Inbetriebnahme der Strecke Zwönitz–Scheibenberg im Jahr 1900 gewann der Bahnhof Schlettau weiter an Bedeutung, da die Züge bis Schlettau durchliefen. Der zweigleisige Lokschuppen gehörte als Lokeinsatzstelle zum Bw Buchholz.
Obwohl beide Strecken nicht kostendeckend betrieben werden konnten, stieg das Verkehrsaufkommen bis zum ersten Weltkrieg ständig an. Noch im Sommer 1914 forderte die Gemeinde Crottendorf den Einsatz eines Triebwagens auf ihrer Strecke. Doch nun hatte sich der Eisenbahnbetrieb dem Kriegsgeschehen unterzuordnen. Auf beiden Strekken verdoppelten sich die Fahrpreise bis 1919. Wegen des Kohlemangels war man im Winter 1919/20 an Sonntagen, teilweise auch in der Woche, zur Betriebsruhe gezwungen.
Unter Regie der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft wurden Mitte der 20er Jahre nicht nur die Gleisanlagen auf einigen Bahnhöfen erweitert, sondern es wurde auch der Oberbau verstärkt, so daß mit dem Einsatz stärkerer Lokomotiven die Reisegeschwindigkeit erhöht werden konnte. Während des zweiten Weltkriegs war der Bahnbetrieb nicht eingeschränkt worden, befanden sich doch im Einzugsbereich dieser Bahnen sogenannte kriegswichtige Betriebe.

1


2


1 Bahnhof Schlettau um 1910 mit den Angestellten, rechts ein Zug mit einer Lokomotive der Gattung V T. Der hinter dem Gepäckwagen befindliche Stehwagen verdient besondere Aufmerksamkeit. Ein derartiges Fahrzeug gehört heute zu den Eisenbahnmuseumsfahrzeugen der DDR.

2 Ein Blick auf den Bahnhof Annaberg mit der Lokeinsatzstelle um 1910.

Die Schiene bleibt unentbehrlich

Da nach der Kapitulation Hitlerdeutschlands der Landkreis Schwarzenberg bis etwa Ende Juni 1945 unbesetzt blieb, befanden sich die Strecken teilweise im „Niemandsland". Ob in dieser Zeit auf den Jubiläumsstrecken Züge fuhren, konnte bisher nicht geklärt werden. Nachweisbar ist dies erst ab Juli/August 1945.

Zu Beginn der 50er Jahre wurde wieder ein uneingeschränkter Bahnbetrieb gewährleistet. Eine bedeutende Rolle spielten zu dieser Zeit Gütertransporte für die Wismut von und nach Johanngeorgenstadt. Damit erhöhte sich auch das Reiseverkehrsaufkommen. Später fuhr über die Jubiläumsstrecke B-Sg sogar ein Schnellzugpaar von Annaberg-Buchholz über Werdau nach Berlin und zurück. In den 60er und 70er Jahren wurde der Bahnbetrieb weitestgehend rationalisiert. Dazu gehörte unter anderem die Umwandlung des Bahnhofs Raschau in einen unbesetzten Haltepunkt. Zwischen Walthersdorf und Crottendorf sorgt der vereinfachte Nebenbahndienst für eine ökonomischere Betriebsführung. Mehrmals war vorgesehen, diese Strecke stillzulegen. Dieses Vorhaben wurde jedoch dank des relativ hohen Güteraufkommens nie verwirklicht.

Im Zusammenhang mit dem Bau des Pumpspeicherwerkes Markersbach entstand nach dem Abbau der Schmalspurbahn Grünstädtel–Oberrittersgrün auf dem Bahnhof Grünstädtel ein großer Umschlagplatz für Baustoffe. Hier und im Bereich drei weiterer Anschlußgleise wird heute ein Teil des Güterumschlags erbracht. Wagenladungsverkehr findet außerdem in Scheibenberg, Schlettau und Crottendorf ob.Bf. statt. Der 1983 eröffnete Containerumschlagplatz im Bahnhof Annaberg-Buchholz Süd wird ebenfalls zum Teil über die Strecke von Schwarzenberg bedient. Zum Containergut gehören übrigens auch die in Niederschmiedeberg produzierten Kühlschränke, die bis zum November 1986 mit der Schmalspurbahn nach Wolkenstein transportiert wurden.

Bahnanlagen und Fahrzeuge

Die Bahnanlagen der zwei Linien haben sich in den vergangenen 100 Jahren kaum verändert. Das betrifft die Gleisanlagen ebenso wie die Hochbauten. Nach einheitlichen Grundsätzen errichtete Empfangsgebäude in Grünstädtel, Raschau, Markersbach, Obercrottendorf und Walthersdorf zeugen davon, daß man schon vor 100 Jahren kostengünstig gebaut hat.

Auf der Strecke W-C waren in der Reihenfolge ihres Einsatzes folgende Lokomotiven im Dienst: VII T, V T, IV T und pr.T 9^3. Letztere fuhren bis etwa Mitte der 30er Jahre, bevor sie von Einheitslokomotiven der BR 64 abgelöst wurden. Allerdings kamen während des zweiten Weltkriegs noch einmal die Lokomotiven der ehemals sächsischen Gattung V T zum Einsatz. Nach dem zweiten Weltkrieg übernahm dann die BR 86 den Zugdienst, bis sie von der BR 110 abgelöst wurde.

Zwischen Buchholz und Schwarzenberg fuhren wahrscheinlich zunächst Lokomotiven der Gattung III, später der Gattung IV T und V T. Die zwei Maschinen der Gattung M I T V – die Vorgänger der bekannten Windbergbahnloks – sind 1890 zur Inbetriebnahme der Strecke beschafft und in Buchholz stationiert worden. Sie dienten zu Vorspann- oder Schiebezwecken im Güterzugdienst. Ab Mitte der 20er Jahre bis in die 60er Jahre prägten sächsische Lokomotiven der BR 38 das Bild. Wesentlichen Anteil an der Zugförderung hatte außerdem die BR 86. Bereits 1931 erhielt das damalige Bw Buchholz die ersten fabrikneuen 86er. Erst Ende 1976 verschwand hier diese Baureihe und ist durch Diesellokomotiven der Baureihen 110 und 118 ersetzt worden.



3 1890 wurde den Erbauern des Markersdorfer Viaduktes dieses Denkmal vor Ort gesetzt.



4 Bahnbetriebsunfall im Jahre 1920 zwischen Crottendorf unt. Bf. und Walthersdorf Hp.; vor der pr. T 9 eine V T mit einem Hilfszugwagen

Fotos: Repros Th. Böttger, Limbach-Oberfrohna (1) und W. Ilgner, Marienberg (2); Verfasser (3); Repro W. Groß, Crottendorf (4); S. Bergelt, Karl-Marx-Stadt (5); J. Viehweger, Stollberg (6 und 9); Albrecht, Oschatz (7); Th. Böttger, Limbach-Oberfrohna (8)

Anziehungspunkt für Eisenbahnfreunde

Doch zur Freude vieler Dampflokfans kam die 86er hier ab 1982 noch einmal zu neuen Ehren. Für sechs Jahre wurden die Jubiläumsstrecken zu einem Dorado für Eisenbahnfreunde aus nah und fern. Außerdem sorgten Lokomotiven der Baureihe 50 von 1984 bis Ende 1987 auf der Strecke Schwarzenberg–Annaberg-Buchholz für gelegentliche Abwechslung. Mit Beginn des Jahresfahrplans 1988/89 verschwand dann die BR 86 zwischen Annaberg-Buchholz und Crottendorf endgültig aus dem Plandienst.

Der Markersbacher Viadukt

Abschließend sei noch etwas zum großen Viadukt in Markersbach bemerkt, dem sicher beeindruckendsten Ingenieurbauwerk beider Strecken. Bei dem unter Leitung des Geheimen Finanzrates Köpcke konstruierten Bauwerk handelt es sich um einen Gerüstpfeilerviadukt, der von der damaligen Königin-Marien-Hütte in Cainsdorf bei Zwickau hergestellt und vom Dezember 1887 bis April 1888 errichtet wurde. Die Funktion massiver Pfeiler übernimmt hier ein Stahlgerüst. Die Brücke kostete 247 778 Mark. Heute mag es etwas kurios erscheinen, daß in den ersten Betriebsjahren der Bahn einige Anwohner die Zuverlässigkeit des Bauwerks in Frage stellten und deshalb lieber eine Bahnfahrt mieden.

Der 236,5 m lange Viadukt ist 37 m hoch. Ursprünglich war er für eine Achsfahrmasse von 14 t bemessen. Anlaß, ihn im Jahre 1926 zu verstärken. Das 100jährige Bestehen der Brücke beging die Gemeinde Markersbach im Oktober 1988 mit einem Bahnhofs- und Volksfest.

Quellenangaben

(1) Der Civilingenieur, 1891, S. 320–332
(2) Chemnitzer Tageblatt und Anzeiger, 3. Dezember 1889, Stadtarchiv Karl-Marx-Stadt
(3) Bücher zu den Verhandlungen, Berichten, Decreten usw. der sächsischen Landtage 1881/82, 1883/84, 1885/86 und 1887/88, Stadtarchiv Karl-Marx-Stadt
(4) –: Über Schlettau im ersten Weltkrieg, 7. Zur Kriegszeit auf dem Bahnhof
(5) Statistischer Bericht der Kgl. Sächs. Staats-Eisenbahnen 1888 ff.
(6) Meyer, Näbrich, Preuß: Lokomotiv-Archiv Sachsen, transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1984
(7) Staatsarchiv Dresden, Signaturen 4487 u. 4489
(8) Roßberg, S.: Die Entwicklung des Verkehrswesens im Erzgebirge (unveröffentlichte Aufzeichnungen)
(9) Walther, J.: Belegarbeit zur Markersbacher Brücke
(10) Auskünfte von Eisenbahnern

5



5 Noch 1968 dampfte die Lokomotive 86 218 mit Abteilwagen unterschiedlicher Bauart zwischen Schlettau und Crottendorf.

6 Auch 18 Jahre später fuhren in dieser Gegend noch (oder besser: wieder) Dampflokomotiven. Das Foto zeigt die Lokomotive 50 3646 beim Überqueren des Markersbacher Viaduktes am 6. September 1986.

6



7 Aus Anlaß des 100jährigen Bestehens der Strecke Annaberg-Buchholz–Schwarzenberg präsentierte sich in diesem Jahr der Traditionseilzug der DR auf dem Markersbacher Viadukt.

8 Markersbacher Eisenbahner informierten Eisenbahnfreunde aus nah und fern. Dieser Service war den Fotografen stets eine willkommene Hilfeleistung. Im Mai 1988 hieß es hier endgültig: Dampflok ade!

7



9 Und hier ist er: der Nahgüterzug 61971 mit der Lokomotive 50 3628 als Rückleistung nach Aue in der Nähe des 807 m hohen Scheibenbergs.

8



9




modell
eisenbahner
poster
Lok 99 579 1984
in Oberrittersgrün
Foto R. Heinrich
Deutsche Reichsbahn
99 579

Bernd Kramer (DMV), Schwarzenberg

Die Dampflokomotive 99 579

Vor 100 Jahren wurde nicht nur das in dieser Ausgabe vorgestellte Streckennetz im Raum Annaberg-Buchholz unt. Bf., Crottendorf und Schwarzenberg eröffnet, sondern auch die bis 1971 betriebene Schmalspurbahn Grünstädtel–Oberrittersgrün. Über sie ist im „me" schon mehrmals und aus verschiedenen Anlässen berichtet worden. Daher bezieht sich folgender Beitrag vornehmlich auf ein Exponat des heutigen Museumsbahnhofs Oberrittersgrün, die Lokomotive 99 579.
Die Redaktion

Im Jahre 1912 baute die Sächsische Maschinenfabrik, vorm. Richard Hartmann, elf Lokomotiven der damaligen Gattung IV K in zwei Baulosen. Die 66. IV K wurde mit der Fabrik-Nummer 3561 am 15. Mai 1912 abgeliefert. Endabnahme und Probefahrt fanden am 20. Mai 1912 in der Eisenbahnwerkstatt Chemnitz statt. Mit bestandener Prüfung wurde die Maschine von der Königlich Sächsischen Staats-Eisenbahn (K. Sächs. St. E. B.) für 40 594 Mark gekauft und mit der Betriebs-Nummer 169 eingesetzt.

Von Lommatzsch bis Freital

Bis September 1938 verwaltete das Maschinenamt Dresden I die Lokomotive 169. Beheimatet war sie bis dahin in den Lokbahnhöfen Lommatzsch, Radeburg, Mügeln und Freital-Potschappel. Bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft erhielt die Maschine die uns auch heute noch geläufige Nummer 99 579.

Während der Untersuchung 1928 im RAW Dresden wurde der ursprüngliche Kessel mit der Fabrik-Nummer 3561 ausgebaut und dafür der Kessel mit der Fabrik-Nummer 3449, Baujahr 1910, eingebaut. Letzterer war bis 1928 bereits Bestandteil der Lokomotiven 99 567 (Fabrik-Nummer 3449) und 99 570 (Fabrik-Nummer 3420).

1938 wurde die 99 579 auf ihrer Stammstrecke Radebeul–Radeburg durch den Einsatz der leistungsstärkeren Baureihe 99^{67-71} entbehrlich. Am 22. September 1938 in Radebeul verladen, kam die 99 579 nach Zwickau und verließ damit endgültig den Dresdner Raum.

Kirchberg wurde neue Heimat

Bis 1945 verwaltete das Maschinenamt Zwickau die Lokomotive. Im selben Jahr gab es kurzzeitig eine selbständige Rbd Zwickau, der sie dann unterstand. Danach übernahm die zentrale Maschinenverwaltung der Rbd Dresden diese Aufgabe. Beheimatet wurde die Lokomotive 99 579 bis zur Gründung des Bw Kirchberg vorerst beim Bw Zwickau. Haupteinsatzgebiet war die Schmalspurbahn Wilkau-Haßlau–Kirchberg–Schönheide–Carlsfeld. Aushilfsweise fuhr die Maschine auch auf der Schmalspurbahn Mosel – Ortmannsdorf.

Der zweite Weltkrieg hinterließ seine Spuren an den Lokomotiven besonders durch mangelnde Unterhaltungsarbeiten und fehlende Werkstättenkapazitäten. Statt hochwertiger Buntmetalle für Verschleißteile kam minderwertiges Ersatzmaterial zum Einsatz, das zu schnellerem Verschleiß und zur Leistungsminderung führte. Dazu kam die Rationierung von Brennstoffen: Briketts, Rohbraunkohle und Holz ruinierten die Kessel. Dennoch blieb die Lokomotive 99 579 betriebsfähig.

Die Lokbahnhöfe waren in den Nachkriegsjahren meistens auf Selbsthilfe angewiesen, denn die Reichsbahnausbesserungswerke führten nur die Hauptuntersuchungen L 4 durch. Entweder hatten die Fahrzeuge der Hauptbahnen Vorrang oder die Werkstätten waren teilweise bzw. ganz zerstört. Diese schwere Zeit läßt sich mit Hilfe des Betriebsbuchs der Lokomotive 99 579 genau nachvollziehen.

Am 1. Mai 1949 gründete man das selbständige Bw Kirchberg, zu dem auch die Einsatzstelle Oberrittersgrün gehörte. Von 1953 bis 1965 war die 99 579 Stammlokomotive der Einsatzstelle Schönheide Mitte und befuhr vor allem den Abschnitt nach Carlsfeld. In dieser Zeit war die Maschine im Regelfall 25 bis 30 Tage je Monat in Betrieb, so daß monatliche Laufleistungen von 4 500 km keine Seltenheit waren. Für einige Tage mußte die Lokomotive dann zum Auswaschen des Kessels in das Bw Kirchberg. Ab 1952 übernahm das Raw Schlauroth schrittweise die Revisionen an dieser Maschine. Ihr technischer Zustand sollte durch die regelmäßigen



1 Die ehemalige Besitzerin des Bahnpostwagens, Frau Beyer aus Jöhstadt, berichtete, daß dieses Fahrzeug in den 30er Jahren komplett mit Radsätzen und Kupplungen, von zwölf Pferden gezogen, auf das Grundstück der Familie Beyer nahe der Jöhstädter Drogerie gelangte.



2 Seit dem 14. August 1982 gehört der Bahnpostwagen Nr. 1700 zum Bestand des Museums. Die Waggonfabrik Görlitz hatte den Oldtimer 1892 gebaut. Im Winterhalbjahr 1982/83 wurde der Bahnpostwagen vorübergehend im Lokschuppen untergebracht, um einen Teil der Holzkonstruktion zu erneuern.



3 Über den Sprengwagen zur Unkrautbekämpfung 97-09-73 wurde im „me" 9/84 auf Seite 25 berichtet. Seit dem 3. April 1985 befindet er sich in Oberrittersgrün.

Raw-Zuführungen wieder verbessert werden. Die fleißigen und ideenreichen Werkstätteneisenbahner dieser Dienststelle ermöglichten von nun an über viele Jahre die Betriebsfähigkeit der Lokomotive 99 579.

Zu Gast im Kurort Oberwiesenthal und Eppendorf

Zwischen August 1955 und August 1956 erstreckte sich der Einsatz der 99 579 auf die Schmalspurbahn Cranzahl–Kurort Oberwiesenthal. Erwähnenswert ist noch ihre Beheimatung vom 25. Oktober 1965 bis zum 25. November 1965 beim Bw Thum. Während dieser Zeit fuhr die 99 579 auf der Schmalspurbahn Hetzdorf–Eppendorf. (Der Lokbahnhof Eppendorf gehörte damals zum Bw Thum.) Bereits 1964 tat sie für vier bis fünf Wochen auf dieser Schmalspurbahn Dienst.

Mit dem 1. Januar 1967 wurden die bisher selbständigen Bahnbetriebswerke Kirchberg, Thum und Annaberg-Buchholz mit ihren Einsatzstellen dem Bw Aue angegliedert. Aue übernahm damit alle im Zusammenhang stehenden organisatorischen und technischen Aufgaben. Oft aber waren die Kollegen des Maschinendienstes auf den Schmalspurbahnen auf sich allein gestellt. Zwischen 1965 und 1970 verkehrte die Lokomotive 99 579 wieder von Kirchberg aus.

Schrittweise kam es auf der Schmalspurbahn Wilkau-Haßlau–Carlsfeld zu Betriebseinstellungen, woraus sich ein geringerer Triebfahrzeugbedarf ergab, der nicht ohne Wirkung auf die Lokomotive 99 579 blieb. So war sie vom November 1965 bis Januar 1968 an 416 Tagen betriebsfähig abgestellt.

Zur Einführung der elektronischen Datenverarbeitung wurden ab 1. Juli 1970 alle Triebfahrzeuge der DR neu bezeichnet, und die 99 579 erhielt die Betriebs-Nummer 99 1579-4. (Im folgenden Text wird jedoch der Einheitlichkeit wegen weiterhin die alte Bezeichnung geführt.)

Anfang der 70er Jahre zeichnete sich mehr und mehr das Ende der Schmalspurbahn um Kirchberg ab. Damit rückte auch der Abschied von der 99 579 aus dem aktiven Dienst näher. Nach einem Tag Reserve und 19 Tagen Dienst im November 1970 war die 99 579 dann am 20. November 1970 letztmalig in Betrieb. Nun mußte die Lokomotive schadhaft abgestellt werden, vermutlich wegen eines Defektes am Triebwerk. Am 26. November 1970 war sie dann „z"-gestellt worden, und so schien ihr Schicksal besiegelt zu sein. Es kam jedoch anders.

Zur Denkmallok erklärt

Auf der Suche nach einer Lokomotive für das geplante Museum in Oberrittersgrün wurde die Verwaltung Maschinenwirtschaft der Rbd Dresden eingeschaltet. Johannes Rampel, verantwortlich für den Schmalspurlokeinsatz beim Bw Aue, informierte die Rbd darüber, daß die in Kirchberg abgestellte Lokomotive 99 579 hergerichtet werden könnte. Damit war entschieden, diese Maschine als Denkmallok in Oberrittersgrün aufzustellen.

Am 7. Januar 1972 erhielt der Bahnhof Grünstädtel die Mitteilung über die betriebsfähige Aufarbeitung der Lokomotive 99 579 in Kirchberg. Und schließlich beförderte die Maschine am 15. Januar 1972 den Sonderzug Dsts 90390 mit acht Güter- und Personenwagen für das geplante Museum nach Oberrittersgrün. Die 99 579 erhielt einen Ehrenplatz im Mittelstand des Lokschuppens.

Und sie war doch ...

Keiner der Rittersgrüner Eisenbahner konnte sich an die Lokomotive 99 579 erinnern. Deshalb wurde angenommen, sie sei nie auf der Schmalspurbahn Grünstädtel–Oberrittersgrün gefahren. Lokführer Gotthard Fritzsch (†) konnte dies jedoch anhand eines selbstangefertigten Fotos widerlegen. Es zeigt die Lokomotive 99 579 abfahrbereit vor einem Personenzug im Bahnhof Oberrittersgrün. Der Aufnahmezeitpunkt wird durch solche wichtigen Anhaltspunkte wie die Anschrift „Bw Aue" (seit Januar 1967) und das Lokschild „99 579" (bis Juni 1970) begrenzt. Auf jeden Fall muß der Einsatz im Reservedienst sehr kurz gewesen sein.

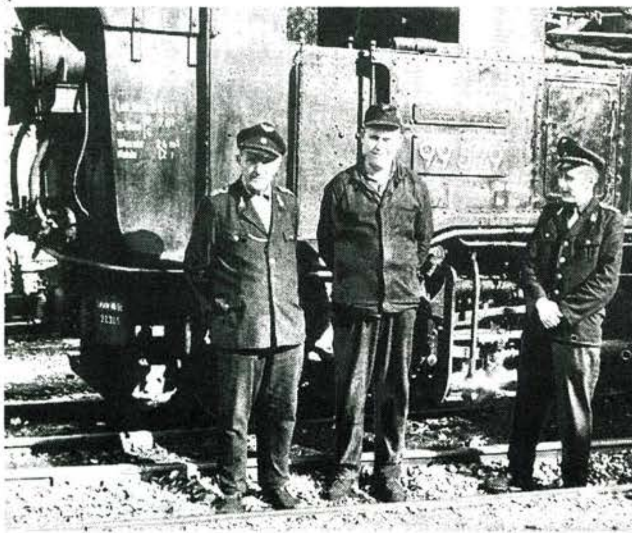
Für diesen Beitrag wurden die interessantesten der bisher bekannt gewordenen Fakten zusammengestellt. Eisenbahnfreunde, die weitere Hinweise zum Lebenslauf der Lokomotive 99 579 geben können, wenden sich bitte an die Redaktion.

Dank an alle – vieles steht noch bevor

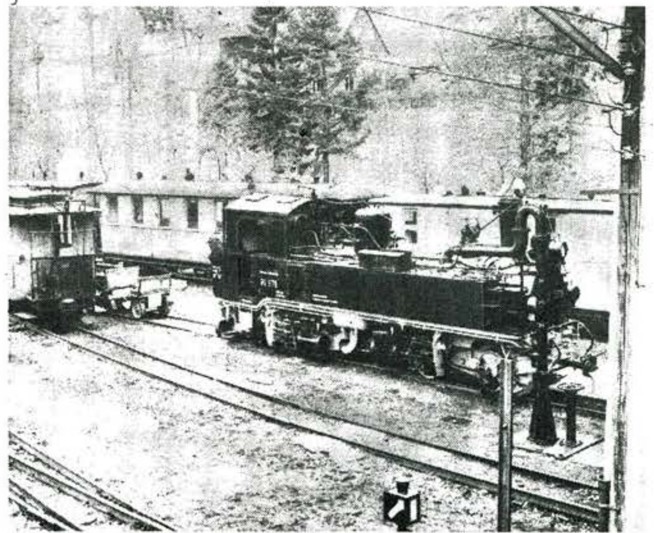
Von dieser Stelle aus soll ein herzliches Dankeschön an alle Berufseisenbahner und Eisenbahnfreunde gehen, die mit der Lokomotive 99 579 jemals zu tun hatten oder sich in ihrer Freizeit um ihre Erhaltung als Denkmallokomotive bemüht haben oder es noch tun.

Die Mitglieder der Arbeitsgemeinschaft Rittersgrün des DMV sind stets daran interessiert, die Sammlung des Museums durch weitere interessante Exponate zu bereichern. Damit werden weitere Chancen genutzt, historische Fahrzeuge der sächsischen Schmalspurbahnen für die Nachwelt zu erhalten. Viel Mühe bereitet die Restaurierung und Erhaltung der im Freigelände aufgestellten Schienenfahrzeuge. Sie wird auch künftig nur mit viel Engagement der Beteiligten möglich sein.

4



5



4 Und das ist der Beweis dafür, daß die 99 579 – wenn auch nur kurzzeitig – zum Lokbahnhof Oberrittersgrün gehörte. Eisenbahner haben sich im Bahnhof Oberrittersgrün vor der Lokomotive 99 579 zum Fotografieren aufgestellt: v. l. n. r. Schaffner Franz Reichel, Heizer Fritz Mildner, Zugführer Helmut Eule.

5 Heute ein wichtiges Inventar des Museumsbahnhofs Oberrittersgrün: die 99 579

Fotos: Verfasser (1); R. Heinrich, Steinpleis (2 und 5); H. Meyer, Schwarzenberg (3); G. Fritzsch (†), Rittersgrün (4)

Gerhard Arndt (DMV), Dresden

Auf den Schienenwegen Afrikas

Zur Geschichte der Ugandabahn

2. Teil

Frau Preston verband die letzte Schiene

Am 1. Januar 1902 sollte der Victoriasee erreicht werden. Dieses Ziel wurde um zehn Tage unterboten. Am 20. Dezember 1901 schlug Frau Florence Preston den letzten Schienenkeil zwischen Stahlschwelle und Schiene. Zeugen waren ihr Ehemann, drei Eisenbahnbeamte und ein Hund!

Reichlich fünfeinhalb Jahre Bauzeit waren für die 942 km lange Ugandabahn erforderlich. 43 Stationen wurden errichtet und 1 280 Kunstbauten ausgeführt. Die Kosten beliefen sich insgesamt auf £ 7 909 294. Von den 18 853 Ende 1900 am Bahnbau beteiligten indischen Arbeitern mußten 2 400 das Geldverdienen mit ihrem Leben bezahlen.

Der Oberbau bestand aus 9,14 m langen Schienen, deren Masse pro m 24,8 kg betrug. Sie waren auf je zwölf Stahlschwellen mit einer Masse von 34 kg montiert worden.

Der stärksten Neigung von 1:50 stand ein minimalster Radius von 175 m gegenüber. Am 26. Dezember 1901 wurde die Gesamtstrecke für den öffentlichen Verkehr freigegeben.

Schon wenig später und mit Aufnahme des Schiffsverkehrs nach den Häfen Ugandas und dem damaligen Deutsch-Ostafrika nahm der Handel einen ungeahnten Aufschwung. Der Bahnbau hatte sich gelohnt.

Nebenstrecken kamen hinzu

Bei intensiven Erkundungen entdeckten Geologen einige Jahre nach Inbetriebnahme der Ugandabahn wertvolle Bodenschätze. Sofort entstanden Pläne zum Bau von Zweiglinien. Die wichtigste von ihnen war die Busogabahn. Sie verlängerte die Ugandabahn vom Victoriasee bis zum Kiogasee. Die Bahn beginnt in Jinja am Nordufer des Victoriasees und führt durch reiche Baumwollanbaugebiete nach Namasagali. Der Streckenbau wurde im November 1910 am rechten Ufer des Nils aufgenommen, dem sie mehr oder weniger folgte. Am 1. Januar 1912 erreichte man am km 92 den Endpunkt Mbulamuti. Hier befand sich allerdings kein sicherer Ankerplatz für die Heckraddampfer SPEKE und STANLEY. Außerdem war der Nilstrom hier so stark, daß sichere Anlegestellen nicht hergestellt werden konnten. Daher wurde die Bahn um 11 km bis Namasagali verlängert. Als 1964 die Eisenbahn bis Packwach erweitert war, wurden die Schiffahrt eingestellt sowie die Stichbahn stillgelegt und abgebaut.

Eine zweite Nebenbahn führte von Nairobi in Richtung des Mount Kenia. Vorerst wurde der Unterbau einer schon vorhandenen Landstraße bis zum Thikafluß genutzt. Als Tramlinie getarnt, stimmte das englische Parlament dem Bahnbau ohne Schwierigkeiten zu. Die seit dem 1. Oktober 1913 betriebene Strecke war 56 km lang. 1927 wurde sie bis Naro Mora und 1930 bis Nanyuki (235 km) verlängert.

Wegen großer Sodavorkommen baute schließlich die Magadi Soda Company einen Schienenstrang bis an den Magadisee. Von der Station Konza an der Ugandabahn in 1 650 m Meereshöhe abzweigend, fällt die Stichbahn auf 87 km Luftlinie in einer langen künstlichen Strecke bis auf 610 m ab. Dadurch beträgt die Streckenlänge insgesamt 147 km. Der Betrieb wurde 1915 aufgenommen.

Erster Weltkrieg ließ weitere Vorhaben scheitern

Weitere Nebenstrecken waren geplant und sollten zum Abtransport großer Baumwollmengen dienen.

So plante man noch vor dem ersten Weltkrieg eine Nebenbahn mit leichten Schienen von Port Florence nach Butere, die aber erst 1932 eröffnet werden konnte.

Um die landwirtschaftliche Produktion zu steigern, warb man bereits 1902 um weiße Siedler aus aller Welt zum Anbau von Sisal, Obst, Kaffee und Tee im fruchtbaren Hochland zwischen Nairobi und dem Victoriasee. Dies brachte unter anderem die Ugandabahn bereits 1905 aus den roten Zahlen, benötigten doch die Siedler zunächst Konsumgüter und viele technische Ausrüstungen.

Die militärischen Auseinandersetzungen mit den sogenannten Deutschen Schutztruppen im ersten Weltkrieg zwangen um die Jahreswende 1915/16 zum Bau der 148 km langen Verbindungsbahn von Voi (Ugandabahn) über Bura, Makatan, Taveta nach Kahe an der Usambarabahn. Nach teilweisem Rückbau der Gleise wurde der Betrieb allerdings erst 1924 unter Regie der Tanganjika Railway endgültig aufgenommen. Diese Eisenbahngesellschaft verwaltete inzwischen auch die Usambarabahn. Bleibt nun noch das kurze Streckenstück (11 km) von Port Bell am Victoriasee nach Kampala, der Hauptstadt von Uganda, zu erwähnen.

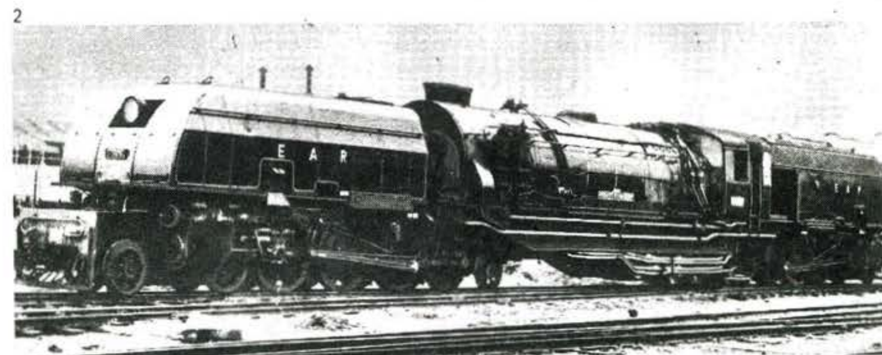
Nach dem ersten Weltkrieg begann der wirtschaftliche Aufschwung in Kenia. Davon profitierte auch die Ugandabahn. Der noch nicht restlose Endausbau, z. B. der Ersatz der Holzbrücken, verbesserte Trassen, die Verstärkung des Oberbaues vor allem auf der Strecke Mombasa–Nairobi durch Auswechseln der Schienen von 22 kg gegen 36 kg/m, wurde beschleunigt.

1



1 Ein Blick auf den Bahnhof Nakuru von der Gleisseite

2



2 Garratt-Lokomotive der Klasse 59, Dienstmasse 252 t – eine der größten dieser Bauart auf der Welt

Ab 1925 wieder gebaut

Tiefenmessungen im Victoriasee hatten schon während des ersten Weltkriegs ergeben, daß der Hafen und der Golf von Kavironda für einen Schiffahrtsbetrieb im großen Stil mit einem Anschluß an die Ugandabahn zu seicht war. Erneute Vermessungen jetzt etwa auf der Linie Mac Donalds erbrachten positive Ergebnisse für eine direkte Verbindungsbahn nach Uganda. 1925 konnte der erste Teilabschnitt der neuen Strecke von Nakuru mit weit günstigeren Neigungen und größeren Kurvenradien am Westrand des ostafrikanischen Grabens Timboroa (2 784 m über NN) über Eldoret, Turbo und den Äquator bei Summit eröffnet werden.
Die wirtschaftlichen Verhältnisse veranlaßten nunmehr, die Ugandabahn neu zu bezeichnen. Ab 3. Februar 1925 nannte sich die Ugandabahn Kenia-Uganda-Railway and Haboar. An den Fahrzeugen war statt UR jetzt das Kennzeichen KUR angebracht worden. Etwa zum gleichen Zeitpunkt wurde Port Florence in Kisumu umbenannt.
1927 erreichte die Bauspitze über Broderick Falls (heute Webuye) Tororo und überschritt die keniatisch-ugantische Grenze.
Jetzt begannen sofort die Bauarbeiten an der 294 km langen Strecke von Tororo im Osten und Mbulamuti an der Busogabahn im Westen. Große Schwierigkeiten bereitete ein Sumpfgebiet, eine Niederung im Einzugsbereich des Kiogasees. Sie mußte durch einen großen Damm und eine Brücke überquert werden. Die geringe Leistung des Hafens von Kisumu verhinderte eine kontinuierliche Materialversorgung der westlichen Bauseite über Jinja, so daß sich der Bahnbau um mehr als 15 Monate verzögerte. Die Überbrückung des reißenden Nilaustritts aus dem Victoriasee bei Jinja bereitete gleichfalls ingenieurtechnische Probleme und nahm zwei Jahre in Anspruch. Deshalb baute man gleichzeitig von Tororo eine Strecke in Richtung Nordwesten nach Soroti. Diese Verbindung wurde 1929 eröffnet. Im gleichen Jahr entstand eine weitere Nebenbahn auf keniatischem Gebiet nach Thomsons Falls. Kurze Nebenstrecken waren bereits 1926 von der Neubaulinie Nakuru–Mbulamuti nach Kitale und nach Solai zum Erschließen neuer Siedlungsgebiete gebaut worden. Mit fertiggestellter Nilbrücke wurden 1931 endlich die Hauptstadt Ugandas, Kampala, und die Verbindungsstrecke zur schon bestehenden Strecke nach Port Bell erreicht.
Dem weiteren Streckenausbau setzte die Weltwirtschaftskrise ein Ende. Zuvor kamen aber noch große Umbauten am Ausgangspunkt der Ugandabahn zustande. Die die Insel Mombasa mit dem Festland verbindende Salisbury-Brücke wurde durch einen Damm ersetzt und der Personenbahnhof in das Stadtinnere verlegt. Umbauten an den Hafenanlagen in Kilindini veränderten auch die Gleisanlagen für den Güterverkehr. Dann verhinderte der zweite Weltkrieg alle weiteren Ausbaupläne.

Zentrale Verwaltung ab 1948

Nach 1945 kam es zu einer engeren Zusammenarbeit zwischen dem Mandatsgebiet Tanganjika Territorie, dem Protektorat Kenia und Uganda. In diesem Zusammenhang wurde am 1. Mai 1948 die überstaatliche Organisation East Afrikan Railways and Habours als eine zentrale Verwaltung des Verkehrswesens gegründet. An den Fahrzeugen verschwanden die Signetts KUR (Kenia-Uganda-Railway) und TR (Tanganjika Railway). An ihre Stelle trat die Abkürzung EAR&H. Die EAR&H verwaltete 5 893 km Eisenbahnstrecken, 5 102 km Straßen, 2 330 km Binnenschiffahrtlinien, die Häfen, die Fluglinien sowie den Potsdienst und betrieb eine Hotelkette.
Am 1. Juni 1969 wurde die Organisation durch veränderte Statuten geteilt.
Die jetzt von der East African Railways Coporation betriebene Eisenbahn führte nur noch die Beschriftung EAR an den Fahrzeugen.
Nach der Unabhängigkeitserklärung, Anfang der 60er Jahre, bestand die Vereinigung noch unverändert weiter. Unter deren Regie wurde das Streckennetz der Eisenbahnen weiter ausgebaut. In Anbetracht dessen, daß in Kilembe am Fuße des Ruvenzori eine Kupfermine entstand, begann von Kampala aus der Streckenbau in Richtung Westen. Mitjara wurde 1953 nach Überwindung einer Steilstrecke unter anderem mit Hilfe einer Kehrschleife erreicht. Auf einem 50 km langen Abschnitt mußten fast 1 000 m Gefälle überwunden werden, um auf einem Damm die letzten 35 km durch ein Sumpfgebiet zum Endpunkt Kasese (1956) in der Ebene zu gelangen (335 km von Kampala entfernt).
Das aus der Kupfermine gelieferte Erz verhüttete man in einer Hochofenanlage in Jinja und transportierte es als Kupferbarren weiter an die Küste. 1961 entstand eine kürzere und leistungsfähigere Strecke von Jinja nach Bukonte. Auch in Richtung Norden wurde der Streckenbau fortgesetzt.
Lira erhielt 1962, Gulu 1963 und Packwach am Nil 1964 Eisenbahnanschluß.

Die Lokomotiven

Wie schon am Anfang des 1. Teils dieser Beitragsfolge erwähnt, waren zunächst zahlreiche Fahrzeuge aus zweiter Hand von der indischen Staatsbahn beschafft worden. Die ersten beiden 1 B-Tenderlokomotiven der Klasse A waren, wenn auch schon 20 Jahre alt, typische Tropenlokomotiven mit Doppeldach und Holzjalousien an dem Führerhaus. Sie konnten leicht bedient und unterhalten werden. Ihr Einsatz beschränkte sich aufgrund der geringen Leistungsfähigkeit und Materialvorräte jedoch nur auf die Anfangsstrecke.
Hinzu kam die Klasse E (1878 gebaut von Dübs & Co), ebenfalls eine Tenderlokomotive der Achsfolge B 1. Sie war ebenfalls zu schwach und leistete später Bauzug- und Rangierdienste. Die ersten sechs C 1-Schlepptenderlokomotiven der Klasse N gelangten auch über den Indischen Ozean nach Ostafrika. Deren Zugleistungen überstiegen die ihrer Vorgängerin nur wenig. Drei dieser Lokomotiven hatten Joy-, die anderen Heusingersteuerung. Das machte die Unterhaltung der Maschinen in den primitiven Werkstätten der Anfangszeit nicht gerade leicht. Dennoch konnte sich die erste Streckenlokomotive bis 1931 im Einsatz halten.
Die Neigungen und scharfen Krümmungen, vor allem auf der Anfangsstrecke, veranlaßte die Eisenbahnverwaltung bei der Lokomotivfabrik North British Locomotive & Co, Glasgow (NBL) C'C'-Verbund-Mallet-Lokomotiven, Klasse MT, zu bestellen, die von 1912 bis 1914 in drei Losen geliefert wurden.

3



3 Massais bestaunen eine Diesellokomotive der Klasse 85

4 Dieselelektrische Lokomotive der Klasse 90 um 1963

Fotos: Sammlung Verfasser

Wahrscheinlich machte man mit diesen Maschinen ähnliche Erfahrungen wie die Usambara- und Mittellandbahn im ehemaligen Deutsch-Ostafrika. Dabei handelte es sich um die aufwendige Unterhaltung der vielteiligen Maschinen, schlechte Laufeigenschaften und starke Abnutzungserscheinungen. Daher beschaffte man vorerst keine weiteren Gelenklokomotiven. Neben C-gekuppelten Lokomotiven der Klasse F von Kitson (1896) und Neilson (1897) und der Klasse B (1C-gekuppelt) von Vulkan Foundry Lancashire England und Baldwin Philadelphia (USA) (1897) wurden nun für den Streckendienst leistungsfähige Einrahmenlokomotiven in Dienst gestellt. Man wählte die in Indien seit 1905 bewährte Bauart Klasse G. und beauftragte 1914/15 wiederum North British und Nasmyth Wilson (NW) mit dem Bau dieser Lokomotiven. Einige Maschinen wiesen das typisch indische Aussehen mit teilweise überdachtem Tender auf.

NW hatte bereits 1913 1'C1'- und 1'C2'-Tenderlokomotiven der Klasse S(ED) und MS(EE) für den Kurzstreckenbereich geliefert.

Von der Uganda Railway (UR) wurden 1919 nochmals 2'D-Lokomotiven beschafft. NW, NBL und Vulkan teilten sich die bis 1926 abgeschlossenen Lieferungen.

1916/27 bauten Vulkan, Bagnall und Hunslet 1'C1'-Tenderlokomotiven, die als ED 1 bezeichnet und auch auf den Strecken der damaligen Tanjanjika Territorie verkehrten. (Eine Lokomotive dieser Bauart ist für das Museum in Nairobi reserviert worden.)

4



Garratt-Lokomotiven hielten Einzug

Die ständig steigenden Verkehrsleistungen zwangen zum Einsatz von noch stärkeren Lokomotiven. Dabei galt es zu berücksichtigen, daß die zulässige Achsfahrmasse der eingleisigen Strecke nicht ohne große Kosten und in kurzer Zeit erhöht werden konnte. Dennoch waren die Zuglasten und Geschwindigkeiten zu steigern, um damit die Streckendurchlaßfähigkeit zu erhöhen. Daher wurde vorerst versuchsweise auf Gelenklokomotiven der Bauart Garratt zurückgegriffen, die sich bei verschiedenen Bahngesellschaften in der Welt, vor allem auf Schmalspurstrecken mit schwierigem Streckenprofil in den Tropen und Subtropen, bewährt hatten. Die Kenia-Uganda-Railway (KUR) bestellte bei der im Garratt-Lokomotivbau erfahrenen Firma Beyer & Peacok (BP) vier Garratt-Lokomotiven der Achsfolge 2'D1'-1'D2', Klasse EC (Betriebs-Nummern 41–44). Sie kamen auf dem kurven- und neigungsreichen Abschnitt Nairobi–Nakuru–Kisumu, auf welchem Schienen mit 24,8 kg/m verlegt waren, zum Einsatz und beförderten 528 t bei 20 ‰. Diese hervorragenden Leistungen veranlaßte die Eisenbahnverwaltung, nach zwei Jahren Probebetrieb mehrere Garratt-Lokomotiven zu bestellen. Inzwischen waren auf der Hauptstrecke Mombasa–Nairobi 40-kg/m-Schienen verlegt worden. Für diesen Abschnitt gab die Eisenbahngesellschaft bei Robert Stephenson, North-Hampton, nochmals schwere 1'D1'-Einrahmenlokomotiven der Klasse 28 und 2'D-Einrahmenlokomotiven der Klasse 24 in Auftrag. Es stellte sich jedoch bald heraus, daß diese Leistungen ebenfalls von den Garratt-Lokomotiven bewältigt wurden. Daher folgten 1928/29 weitere 20 Garratt-Lokomotiven von BP in einer leicht veränderten Form mit Kohlefeuerung (später auf Ölfeuerung umgebaut) der Klasse EC 1 (Betriebs-Nummern 45–64, EAR-Klasse 50).

1930 kamen zwei weitere Lokomotiven der Klasse EC 1 (EAR-Klasse 51) hinzu, und 1931 lieferte NBL weitere zehn Garratt-Lokomotiven der Klasse EC 2 (Betriebs-Nummern 67–76, EAR-Klasse 52). Diese Baureihe verkehrte in den 60er Jahren auf den Strecken Tansanias zwischen Dar es Salaam und Tabora. Sie überlebte manch andere Baureihe und kamen erst 1967 in den Rangierdienst. Im Eisenbahnmuseum von Nairobi bleibt die Lokomotive 5210 der Nachwelt erhalten. Die zuerst gelieferten vier EC-Lokomotiven und zwei EC 1-Lokomotiven wurden Ende 1939 nach Indochina, dem heutigen Vietnam, abgegeben. Zwölf Maschinen der Klasse EC 3 ergänzten ab 1940/41 den Fahrzeugbestand. Es waren die ersten Garratt-Lokomotiven der Achsfolge 2'D2'-2'D2', mit den KUR-Nummern 77–88. Außerdem bekamen die Lokomotiven geografische Namen aus dem Einzugsbereich des Eisenbahnnetzes, auf die aber an dieser Stelle nicht weiter eingegangen werden soll.

Auch unter den „Garratts" gab es während des zweiten Weltkriegs Kriegslokomotiven. Die KUR erhielt davon zwei Typen, und zwar sieben Maschinen der Klasse EC 4 (Betriebs-Nummer 89–95) sowie zwei der etwas leichteren Klasse EC 5 (Achsfolge 2'D1'-1'D2'). Diese neun Lokomotiven waren die letzten von der KUR in Dienst gestellten Maschinen.

Weiterhin beschaffte die EAR sechs Garratt-Lokomotiven mit der alten Bezeichnung EC 6 (Betriebs-Nr. 122–127). Die Kohlefeuerung wurde später auf Ölfeuerung umgestellt. 1949 baute BP auf der Basis der EC 3 neue Maschinen. Als Klasse 58 bezeichnet, wurden sie gleich mit Ölfeuerung ausgerüstet. Mit diesen Lokomotiven fanden die ersten außereuropäischen Tests mit Giesl-Ejektoren statt.

Der Bedarf an leistungsstarken Lokomotiven führte 1951 zum Kauf von fünf Kriegslokomotiven der Klasse 55 aus Burma. Durch Umbauten der insgesamt elf Lokomotiven dieser Baureihe veränderte man bei Bedarf die Achsfahrmassen durch Veränderung der Vorräte und der Feuerungsart (Kohle/Öl). Damit waren diese Maschinen auf allen Strecken wirtschaftlich einsetzbar. Die Gesamtdifferenz betrug 12,7 t.

Zwölf Garratt-Lokomotiven kamen unter Ausnutzung der neuen Lichtraumprofilfestlegung (größtes Umgrenzungsprofil für 1 000-mm-Spur in der Welt, 4 115 mm hoch und 3 200 mm breit) wenig später von Franco Belge hinzu. Die 29 Lokomotiven wurden 1954 geliefert und als Klasse 60 in das Nummernschema eingegliedert.

Die Lokomotiven der Klasse 60 waren die ersten, die ohne große Kosten auf Kappspur umgespurt werden konnten. Die Laufleistungen dieser außerordentlich wirtschaftlichen Klasse, die für Kohlefeuerung geliefert, später auf Ölfeuerung umgebaut und mit Giesl-Ejektoren ausgerüstet wurde, lagen bei 10 000 bis 11 000 km pro Monat und 321 000 km zwischen zwei Generalüberholungen. Die Lokomotive 5711 ist für das Eisenbahnmuseum Nairobi vorgesehen.

Schluß folgt im Heft 2/90

Ing. Lothar Schultz (DMV), Rostock

Eisenbahnjubiläum in Mecklenburg

125 Jahre Güstrow–Neubrandenburg

Am 15. November 1989 jährte sich zum 125. Male der Tag, an dem die Friedrich-Franz-Bahn (FFB) auf der 87,6 km langen Strecke Güstrow–Neubrandenburg eröffnet wurde. Sie stellte eine Verlängerung des Abschnitts Bützow–Güstrow der Mecklenburgischen Eisenbahn-Gesellschaft dar. Unter staatlicher Regie entstand schließlich die am 15. November 1864 in Betrieb genommene Bahn nach Neubrandenburg. Ab 1. Januar 1867 fuhren die Züge über Strasburg bis auf die preußische Strecke in Richtung Stettin (heute Szczecin/VRP). Den Streckenbau leitete der Bau-Kommissar Emil Wachenhusen. Die Arbeiten begannen am 23. April 1862 und endeten am 13. November 1864 nach einer Vorbereitungszeit von 10 Jahren. Für den Bahnbetrieb wurden bis 1869 insgesamt 30 Lokomotiven, darunter 19 der Gattung P 1 III und 11 der Gattung G 2, sowie 127 Reisezug- und 380 Güterwagen beschafft. Während die Fa. R. Hartmann, Chemnitz in Sachsen, die Lokomotiven geliefert hatte, waren die Waggons bei der Fa. Lauenstein in Hamburg in Auftrag gegeben worden.
In Malchin, genau im Mittelpunkt der Strecke gelegen, befand sich bis 1870 der Verwaltungssitz der FFB. Aus der dortigen Werkstatt, in der man von 1872 bis 1891 80 Reisezug- und rund 480 Güterwagen baute, ging später das Raw Malchin hervor, heute ein Betriebsteil des Raw „8. Mai" Eberswalde. Mit dem Aufkauf der Mecklenburgischen Eisenbahn-Gesellschaft im Jahre 1870 konnte der staatliche Eisenbahnsektor erweitert werden. Doch schon wenig später, 1873, kam es durch Aktienverkäufe erneut zur Reprivatisierung der Bahn, die 1893 durch den Staat übernommen wurde. Der Direktionssitz war 1870 nach Schwerin verlegt worden. Mit dem zunehmenden Verkehrsaufkommen im Ost-West-Verkehr mußte die Strecke kontinuierlich ausgebaut werden. Nach dem zweiten Weltkrieg änderten sich die Leistungsanforderungen grundlegend, wobei bis zum Wiederaufbau der Strecke Güstrow–Neustrelitz der Nord-Süd-Verkehr Rostock–Berlin über Neubrandenburg geleitet werden mußte.
Dem 125jährigen Streckenjubiläum widmete der Bezirksverband Schwerin des DMV am 16. September 1989 eine Sonderfahrt. Zum Einsatz gelangten auf der Jubiläumsstrecke die Lokomotive 23 1113 und Reisezugwagen der Gattung Bghw, die seit den 60er Jahren auf dieser Strecke dominieren.
Von Rostock nach Güstrow wurde der Sonderzug mit der im Bw Schwerin beheimateten 244 143 gefahren. Das Umsetzen in Bützow war für die Film- und Fotofreunde besonders interessant. Den eigentlichen Sonderfahrtstart vollzog die Präsidentin der Rbd Schwerin Renate Fölsch in Güstrow und wünschte auf der Strecke allzeit gute Fahrt. Zuvor war der Bahnhof Güstrow im Rahmen der territorialen Gemeinschaftsaktion als „Schöner Bahnhof" ausgezeichnet worden. Aus Anlaß des Jubiläums fand in Güstrow ein Bahnhofsfest statt. Hierbei stand eine Lokomotiv-Ausstellung mit Vorführungsfahrten im Mittelpunkt des Geschehens. In Neu Wokern wurde der Sonderzug vom Schülerblasorchester bei der Einfahrt begrüßt. Der im Aufbau befindliche Traditionsbereich zur mecklenburgischen Eisenbahngeschichte mit dem ehemaligen und heute vom DMV genutzten Wärterstellwerk sowie der dazugehörige „Signalgarten" beeindruckten zahlreiche Besucher. In Teterow begrüßte der Vorsitzende des Rates des Kreises den Jubiläumszug. Die in Teterow aufgestellten Sachzeugen der Eisenbahntechnik konnten beim Aufenthalt während der Rückfahrt besichtigt werden.
In Malchin hatten die Eisenbahner des Dienstorts ebenfalls ein Bahnhofsfest mit Souvenirverkauf und Lokomotiv-Ausstellung vorbereitet. Für Getränke und Imbiß sorgte der örtliche Handel. Auch in Reuterstadt Stavenhagen wurde der Sonderzug von Vertretern des öffentlichen Lebens begrüßt. Der Bahnhof Neubrandenburg strahlte in frischen Farben, und eine Vielzahl von Verkaufsständen auf dem Bahnhofsvorplatz zog die Einwohner und Sonderfahrtgäste an. Besonders fiel das reichhaltige Angebot an Modelleisenbahn-Erzeugnissen an einem Stand auf. Mitarbeiter der Betriebsküche des Bahnbetriebswerks versorgten die Eisenbahnfreunde mit einem wohlschmeckenden Mittagessen. Die am Friedländer Bahnsteig organisierte Ausstellung mit den Lokomotiven 86 001 und 03 1090 fand ebenfalls großen Beifall. Außerdem konnte das Bahnbetriebswerk besichtigt werden, und die Sonderfahrtlok wurde für Film- und Fotofreunde mehrere Runden auf der Drehscheibe gedreht.
350 Sonderfahrtteilnehmer, unter ihnen 60 Ehrengäste und Repräsentanten aus dem Territorium sowie die Präsidenten der Reichsbahndirektionen Schwerin und Greifswald, nahmen an den ausnahmslos gelungenen Veranstaltungen teil. Sie bescheinigten allen daran beteiligten Eisenbahnern und DMV-Mitgliedern eine gute Vorbereitung und Durchführung des 125. Streckenjubiläums.



Anläßlich des 125jährigen Bestehens der Eisenbahnen in Mecklenburg organisierte der Bezirksvorstand Schwerin des DMV eine Sonderfahrt von Rostock nach Neubrandenburg. Zum Einsatz gelangte die Lokomotive 23 1113 vom Bw Nossen, auf der Lokführer Jürgen Stettin vom Bw Güstrow als Lotse tätig war. Auf dem Foto: Der Sonderzug im Bahnhof Teterow.
Foto: Verfasser

Traditionsbahn beendete Fahrsaison 1989 – Dampf auch für UNICEF

Mit einer Fotosonderfahrt speziell für Eisenbahnfans beendete die erste Traditionsbahn der DDR am 15. Oktober 1989 ihre Einsätze zwischen Radebeul Ost und Radeburg für dieses Jahr.
7783 Fahrgäste wurden 1989 auf der Traditionsbahn befördert – seit der Eröffnung vor 15 Jahren sind es nunmehr 88 661!
Höhepunkte der Saison waren die Veranstaltungen zum 150jährigen Jubiläum der ersten deutschen Ferneisenbahn Leipzig–Dresden in Riesa und Radebeul (allein zur Fahrzeug-Ausstellung im August kamen 78 338 Schaulustige) sowie anläßlich 700 Jahre Radeburg. Am 7. Oktober fand unter anderem eine abendliche Sonderfahrt statt, die zusammen mit weiteren Aktivitäten Spenden von 2 761 Mark für das UNO-Kinderhilfswerk erbrachte. Besonderer Dank gilt dabei dem Präsidenten des UNICEF-Nationalrats Prof. Dr. Ludwig für seine an die Teilnehmer gerichteten Worte sowie den beteiligten Künstlern der Dresdner Staatsoperette.
Auch im Winterhalbjahr widmen sich die mehr als 50 Mitglieder der DMV-Arbeitsgemeinschaft 3/58 der Pflege historischer Fahrzeuge des Verkehrsmuseums, deren Erhaltung unter freiem Himmel allerdings immer schwieriger wird. Dazu kommen Einsätze, um den Gleiszustand der Traditionsbahn zu verbessern.
Ab Januar 1990 werden wieder Bestellungen für die beliebten Traditionsfahrten angenommen. Die Fahrtage für 1990 werden im Heft 1/90 des „me" veröffentlicht.
C. B.

Peter Zander (DMV), Grube (bei Potsdam)

6. Folge

Die ersten Speichertriebwagen in Preußen

Baugeschichte

Nach der Jahrhundertwende waren auch in Preußen die Vorteile des Elektromotors als Triebwagenantrieb offensichtlich geworden. Im Gegensatz zu den schon zahlreichen Straßen- und Vorortbahnen sollte aber die Zuführung der elektrischen Energie durch eine Fahrleitung oder Stromschiene für ein weitverzweigtes Netz mit geringer Verkehrsdichte verhindert werden. Den Ausweg hoffte man in den elektrischen Akkumulatoren zu finden, deren Speicherkapazität und Leistungsparameter für Triebwagen ausreichend schienen. Im Eisenbahn-Zentralamt setzte sich Gustav Wittfeld nach Kräften für die elektrische Traktion ein und beeinflußte entscheidend die Triebwagenkonstruktionen. Ebenso waren die noch jungen Unternehmen der Elektroindustrie bemüht, neue Einsatzgebiete für ihre Produkte zu erschließen. Diese Interessen spiegelten sich auch in den Beratungen des Preußischen Abgeordnetenhauses wider. Es wurde der Beschaffung verschiedener Versuchstriebwagen zugestimmt. Dazu gehörten: zwei Dampftriebwagen der Bauart Stoltz (vgl. „me" 4/88), fünf Akkutriebwagen mit Hauptstrommotoren, ein Akkutriebwagen mit Nebenschlußmotoren und ein benzol-elektrischer Verbrennungstriebwagen.

Beschreibung

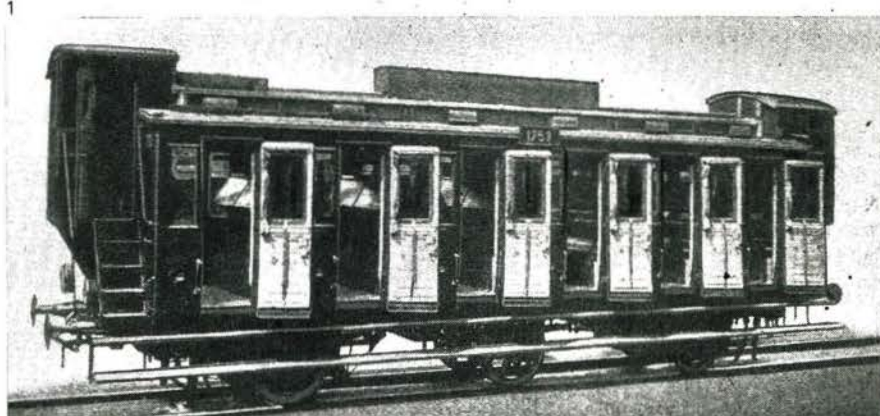
Dem Charakter nach waren also die fünf zu beschaffenden Akkutriebwagen mit Hauptstrommotoren ausgerüstete Versuchsfahrzeuge. Man entschied sich, diese Triebwagen aus vorhandenen Reisezugwagen umzubauen. Die Wahl fiel auf dreiachsige Abteilwagen, wie sie nach Musterblatt I 18a und I 18b ab 1895 für den Berliner Vorortverkehr beschafft worden waren. Diese Wagen besaßen wegen des fehlenden Aborts und der großen Abteilbreite eine große Platzkapazität. Leider ließen sich bisher für die fünf Wagen weder die ursprüngliche Nummer, noch Hersteller und Lieferjahr ermitteln.

An den Fahrzeugen blieben verschiedene Änderungen unumgänglich. Während ursprünglich der Innenraum einen seitlichen Verbindungsgang hatte, verzichtete man zugunsten weiterer Sitzplätze darauf. Die früher doppelte, 78 mm starke Abteilwand in der Wagenmitte wurde wie die anderen Zwischenwände nur 30 mm stark ausgeführt. Damit konnten die beiden mittleren Abteile auf 1 651 mm verbreitert und ein späterer Umbau zur 2. Klasse erleichtert werden. In jeder Wagenhälfte gab es nur halbhoch ausgeführte Abteilzwischenwände. Das hatte seinen Grund in der fehlenden Beheizung der Abteile über den Motoren. Wegen der Akkumulatoren unter den Sitzen mußte man die Heizkästen der Preßkohlenheizung in das Untergestell einbauen. Die Führerstände wurden in der Art von Bremserhäusern beiderseits vor den Wagenkasten angeordnet. Zur Entlüftung der Akkumulatorenräume unter den Sitzbänken dienten „Rohrtrompeten" in den Seitenwänden.

Zwei Hauptstrommotoren trieben über ein einfaches Zahnradvorgelege die Endachsen an. Die Geschwindigkeit wurde durch die bei Straßenbahnen üblichen Fahrschalter geregelt. Für jeden Motor gab es eine eigene Schaltwalze in jedem Fahrschalter. In neun Stufen war die Spannung durch vorgeschaltete Widerstände bzw. durch Parallelschaltung beider Fahrmotoren bis zum maximalen Wert von etwa 350 Volt veränderbar. Bei den Schaltstellungen 5 und 9 handelte es sich um Dauerfahrstufen – hier wurden keine Widerstände benutzt. Die gleichen Widerstände schalteten sich auch für die elektrische Bremse in den Motorstromkreis ein.

Zur elektrischen Ausrüstung gehörten ferner die Signal- und Beleuchtungstechnik.

1

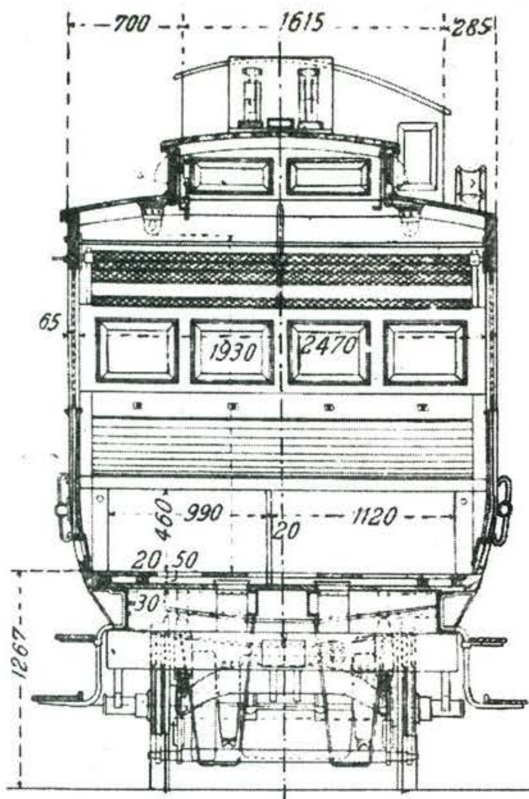


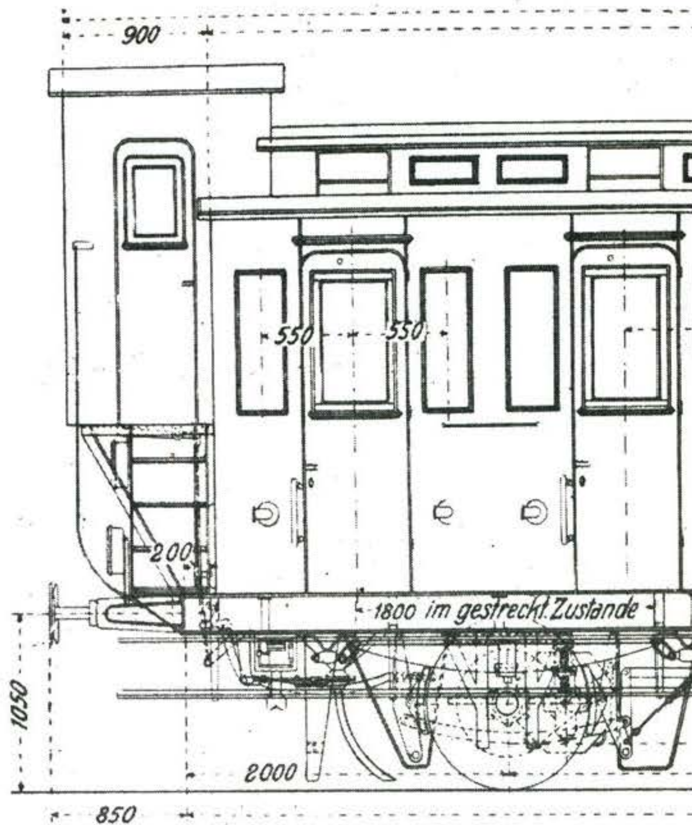
1 Akkutriebwagen Nr. 1753 der Königlichen Eisenbahn-Direktion Mainz. Die geöffneten Abteiltüren in der linken Wagenhälfte gestatten einen Blick auf die hochgeklappten Sitzbänke, wie dies während des Ladevorganges geschah. Die durchgehenden oberen Trittbretter kennzeichneten die Fahrzeuge als ehemalige Berliner Stadtbahnwagen.

2 Von den Akkutriebwagen Mainz 1751–1755 wurden die auf der Streckenskizze stark ausgezogenen Linien befahren. Schon vom 1. Oktober 1907 an verkehrten die Triebwagen aber über Ingelheim hinaus bis nach Gau-Algesheim.

2



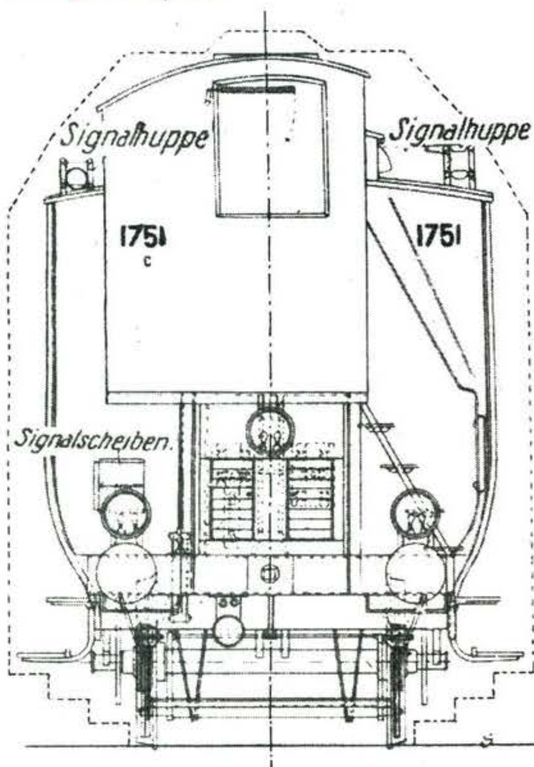


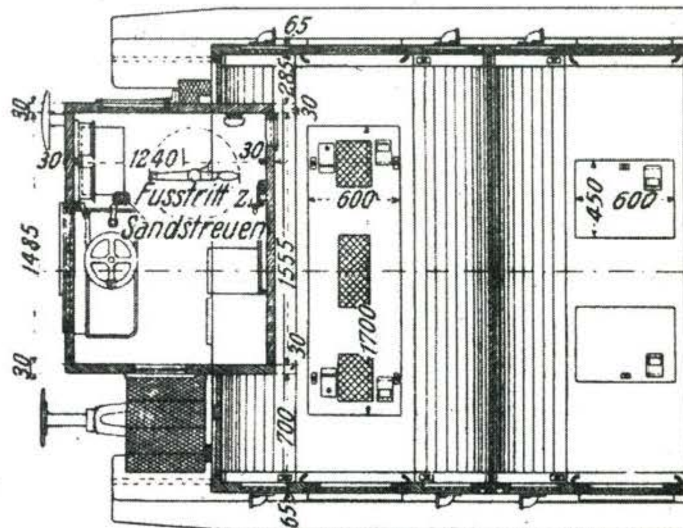


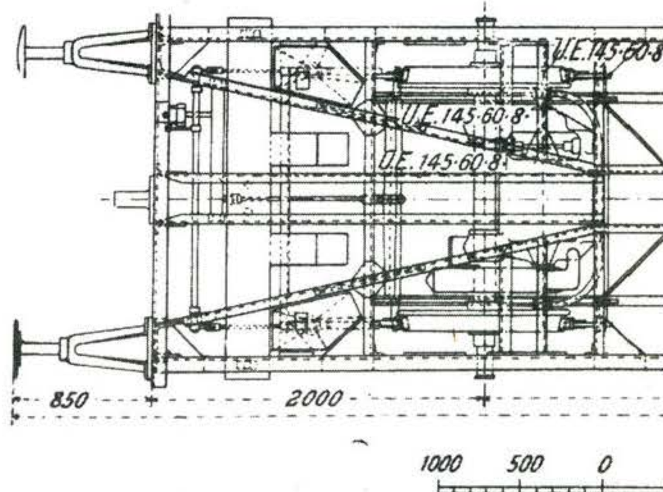
„me – fahrzeugarchiv"

6. Folge

Die ersten Speichertriebwagen in Preußen







11900
10100
30 1240 900 30 20
1660
870
30
1480
1270
1705
1651
1627
1627
2443
30 30 30 70
25
17
510 50
410 410
100
200
235
932
Mittelfeder 11 Lagen.
Endfeder 13 Lagen
1000 6500
250 3250 2000
10500 850
12200

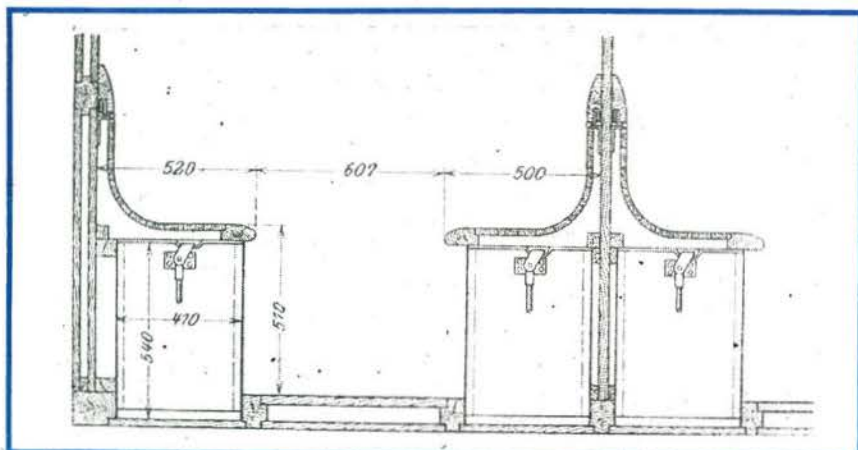
938
358 358
26 26 26 26 26 26 26
1068
Motor-klappe.
Motor-klappe.
Klappe aus d. Fussboden entfernt
Heizkanal.
Öffnungen z. Füllen d. Sandstreuers.
Fusstritt z. Sandstreuer

U.E. 235·90·10
U.E. 145·60·8 W.E. 90·90·10
300 1856 360
1750
W.E. 90·90·10
U.E. 145·60·8
250 3250 2000 850
12200

1000 2000 3000 4000 5000
Masse mm.

Maßstab: 1:43,5

Als Speicher für die Antriebsenergie diente ein Bleiakkumulator aus 180 Elementen. Jedes Element bestand aus fünf negativen und vier positiven Platten, die in einem Hartgummikasten hingen. Sieben bzw. acht dieser Elemente waren wiederum gemeinsam in entsprechenden Holzkästen unter den Sitzbänken aufgestellt. Die Masse des gesamten Speichers erreichte 9 900 kg. Die Akkumulatorelemente befanden sich unter den aufklappbaren Sitzflächen. Mit dem Hersteller des Akkumulators wurde ein Wartungsvertrag abgeschlossen, in dem für fünf Jahre deren ständige Funktionssicherheit vereinbart war. Als Vergütung zahlte die Bahnverwaltung für jeden Wagenkilometer acht Pfennige.



3 Skizze der Sitzplatzgestaltung in einem Endabteil. Unter den Sitzflächen der Raum für die Akkumulatorenelemente, der eine Verriegelung für den luftdichten Abschluß besaß.

Fotos und Repros: Sammlung Verfasser

Dieser Vertrag bewährte sich ausgezeichnet und galt auch für alle späteren Lieferungen.

Die Fahrzeuge wurden in der Hauptwerkstatt Tempelhof umgebaut. Als Kosten ermittelte man 3 000 M für Arbeiten am Fahrzeugteil, 13 000 M für den Akkumulator und 11 000 M für die übrige elektrische Ausrüstung.

Mit dem Wagen 1751 fanden umfangreiche Versuchsfahrten auf den späteren Einsatzstrecken statt, teilweise mit einem 13 t schweren „Anhängewagen". In den Steigungen bis 1:60 auf der Strecke Osthofen–Bodenheim über Gau-Odernheim bewährten sich Antrieb und elektrische Ausrüstung.

Einsatz und Betriebserfahrungen

Alle fünf Triebwagen kamen zur Eisenbahndirektion Mainz. Sie erhielten die Nummern 1751–1755 im Bereich der Reisezugwagen-Nummern. Erst mit dem einheitlichen Nummernplan von 1910 gab es für die Triebwagen eigene Nummernbereiche. Die Triebwagen wurden in A.T.₁ mit den Nummern 201–205 umgezeichnet, die sie bis zu ihrem Ausscheiden behielten.

Auf dem Bahnhof Mainz hatte man einen Lokschuppen als Ladeanlage und Triebwagenschuppen hergerichtet. Aus dem städtischen Stromnetz kam über einen Umformer die erforderliche Ladeenergie. Noch im August 1907 entstand aber eine bahneigene Stomversorgungsanlage. Sie bestand aus einem 100 PS starken Dieselmotor von MAN, der mit einem 75-kW-Gleichstromdynamo direkt gekoppelt war.

Ab Mitte Februar 1907 verkehrten die Triebwagen planmäßig auf den Strecken von Mainz nach Oppenheim, Ingelheim und Rüsselsheim. Die beiden ersten Strecken wurden täglich viermal, die letztgenannte sechsmal befahren. Vom 1. Oktober 1907 an rollten die Fahrzeuge über Ingelheim hinaus bis Gau-Algesheim. Im Betrieb benötigte man drei Triebwagen. Ein weiterer war aufzuladen, und der fünfte stand in Reserve oder war einer Revision zu unterziehen. Nach den Fahrplanangaben erreichten die Triebwagen immerhin mittlere Reisegeschwindigkeiten von 30 km/h. Angaben über die Betriebsleistungen liegen nur wenige vor. Etwa nach 60 000 km Laufleistung waren jeweils die negativen Platten auszuwechseln. Die positiven Platten erreichten fast die doppelte Lebensdauer.

Bis zur Übernahme durch die Deutsche Reichsbahn 1920 fuhren die Triebwagen auf den erwähnten und von Mainz ausgehenden Strecken. Noch im gleichen Jahr wurden die A.T. 202 und 203 an eine Privatbahn verkauft. Die restlichen drei Triebwagen erhielten 1927 auf dem zur RBD Essen gehörenden Bahnhof Hamm eine neue Heimat. Eingesetzt wurden sie aber meist nur noch für Personalfahrten. In der Liste für Sonder- und Normierungsarbeiten an Triebwagen sind unter den lfd. Nr. 19 und 51 der Einbau eines größeren Speichers für einen Fahrbereich von 100 km und die Ausrüstung mit Luftdruckbremse in den Jahren 1929/30 zumindest für den AT 201 vermerkt. Dieser erhöhte Aktionsradius war wohl auch der Grund für den Einsatz des AT 201 im Raum Kassel. Obwohl der AT dort schon früher fuhr, wurde er erst ab dem 21. September 1937 in Kassel beheimatet. Im gleichen Jahr, als die Ladestation in Hamm geschlossen wurde, fanden die verbliebenen AT 204 und 205 bei der RBD Münster in Rheine ihr letztes Domizil. Doch bald wurden diese ersten Speichertriebwagen der ehemaligen Preußisch-Hessischen Staatseisenbahn ausgemustert. Als erster schied 1940 der AT 201 in Kassel aus. Im Jahre 1941 folgte der AT 205 und schließlich 1943 der AT 204 als letzter.

Wenn auch die Einsatzjahre dieser Triebwagen für den öffentlichen Personenverkehr eher bescheiden waren, bewiesen sie doch in den vielen nachfolgenden preußischen Speichertriebwagen die erfolgreiche Grundkonzeption.

Technische Daten der Akkutriebwagen

Betriebs-Nummern		1751–1755 201–205 (ab 1909)
Achsfolge		A 1 A
Lieferer		
der elektr. Ausrüst.		SSW Nürnberg
des Akkumulators		AfA Berlin-Hagen
Gattungszeichen		A.T.₁ (C3 eaT Pr 06)
Geschwindigkeit	km/h	45
Fahrbereich	km	60
Wagenlänge über Puffer	mm	12 200
Gesamtachsstand	mm	6 500
Achslagerbauart		Gleitlager
Laufkreisdurchmesser	mm	1 000
Sitzplätze 3. Klasse		60
Dienstmasse unbesetzt	kg	33 500
besetzt	kg	38 000
je Sitzplatz	kg	633
maximale Achsfahrmasse	kg	14 000
Fahrmotoren		
Anzahl		2
Bauart		SSW Typ D 72
Dauerleistung	kW	18,1 (25 PS)
Stundenleistung	kW	36,2 (50 PS)
Masse	kg	1 600
Steuerungsbauart		Fahrschalter (9 Stufen)
Bauart des Akkumulators		IV GC 126 (180 Elemente)
Kraftübertragung		elektrisch
Beleuchtung		elektrisch
Beheizung		Preßkohlen
Bremse		elektrisch und Handspindel
Beschaffungsjahr/Preis		1906/27 000 M

Quellenangaben

(1) Preußisch-Hessische Staatseisenbahn: Dienstvorschrift für Speichertriebwagen vom 1. Mai 1912
(2) Merkbuch für die Fahrzeuge der Preußisch-Hessischen Staatseisenbahn
(3) Guillery: Handbuch über Triebwagen für Eisenbahnen, Verlag R. Oldenbourg München u. Berlin 1908
(4) Zentrales Staatsarchiv Potsdam, Dienststelle Merseburg; Bestand: Rep. 93 – Ministerium der öffentlichen Arbeiten, Nr. 2693 – Verwendung von Triebwagen
(5) Zentrales Staatsarchiv Potsdam; Bestand: 43.01 – Reichsverkehrsministerium, Nr. neu 1824, neu 1830, neu 2283, neu 2404, Triebwagen ohne Fahrleitung
(6) Merkbuch für die Fahrzeuge der Reichsbahn, Dienstvorschrift 939c, Teil 3: Elektrische Triebfahrzeuge und Triebwagen aller Antriebsarten
(7) Elektrotechnische Zeitschrift, 1908
(8) Elektrische Kraftbetriebe und Bahnen, 1907 und 1909
(9) Zeitschrift des Vereins Deutscher Ingenieure, 1907
(10) Glasers Annalen für Gewerbe und Bauwesen, 1907
(11) Jahrbuch für Eisenbahngeschichte, 1978

Günter Fromm (DMV), Erfurt

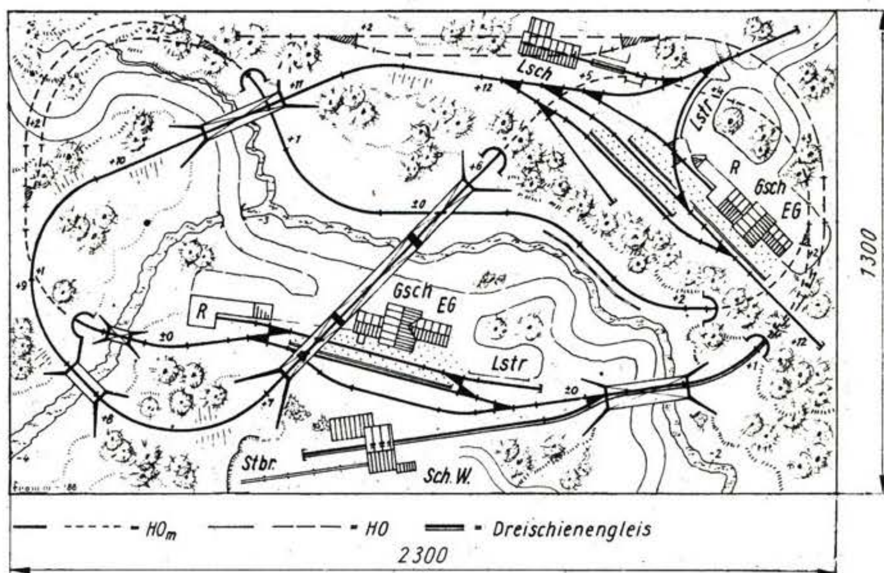
Zwischen Talhausen und Bergengrün

Dieser Gleisplan zeigt die nicht alltägliche Kombination einer Schmalspurbahn mit einer regelspurigen Anschlußbahn. Die Schmalspurstrecke ist in offener Gleisführung angelegt und besitzt an einem Ende eine Kehrschleife. Das in diesem Bereich angeordnete Überholungsgleis gestattet einen Zugwechsel und bereichert den Betriebsablauf. Die Bahn endet im hochgelegenen Bahnhof Bergengrün.

Der kleine Zwischenbahnhof Talhausen hat zwei Bahnsteiggleise, so daß Zugkreuzungen möglich sind. Güterschuppen, Ladestraße und Kombirampe gestatten einen vielfältigen Wagenladungs- bzw. Stückgutverkehr. Gegenüber dem Bahnhof befindet sich ein Schotterwerk, das von einem nahegelegenen Steinbruch versorgt wird. Da die Abfuhr der Produkte durch die Schmalspurbahn umständlich war und zusätzliches Umladen erforderte, wurde vom (imaginären) nahegelegenen Anschlußbahnhof eine regelspurige Anschlußbahn gebaut. Sie quert nach Verlassen des rechten unteren Tunnels auf einer Vollwandträgerbrücke mit der Schmalspurbahn gemeinsam Straße und Bach und führt direkt zum Schotterwerk. Da hier keine Umsetzmöglichkeiten bestehen, werden zuzuführende Wagen von der Lokomotive geschoben und die beladenen abgezogen. Das verdeckte H0-Abstellgleis am oberen Rand ermöglicht einen Zugwechsel. Bei Bemessung des Tunnelportals ist unbedingt der Regellichtraum des Regelspurgleises zu beachten. Die Schmalspurbahn verläuft auf einer hochliegenden stählernen Brücke und endet im Bahnhof Bergengrün. Hier erlauben zwei Bahnsteiggleise das Kreuzen von Zügen. Für den Güterverkehr sind alle notwendigen Nebenanlagen vorhanden. Die Anbindung des Lokschuppens ist recht interessant. Mit dem Ladegleis zusammen entstand ein Gleisdreieck, über das auch Lokomotiven wenden können. Die Gleisanlagen gestatten viele Rangiermöglichkeiten. Daneben sind aber auch längere Fahrstrecken vorhanden. Es verkehren zweiachsige Reisezug- und Güterwagen, gezogen von dreiachsigen Tenderlokomotiven.

Auf der Schmalspurstrecke fährt auch ein Eigenbau-Triebwagen, der durch den Umbau eines Omnibusses entstand. Da er nur vorwärts fahren kann, muß auf dem Gleisdreieck in Bergengrün gewendet werden. Bewaldete Berghänge, Wiesen und Bäche bieten viele Möglichkeiten, diese Anlagen liebevoll zu gestalten. Auf den Feldern sieht man Bauern mit Zugtieren, und auf der Straße zum Bahnhof ist ein schweres Pferdefuhrwerk, hochbeladen mit Kartoffelsäcken, zu erkennen ...

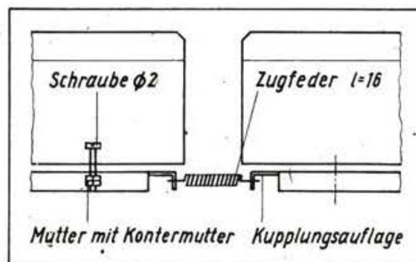
Maßstab:	1:20 ($H0_m$/H0)
Gleissystem:	BTTB (TT) und Pilz (H0)
Thema:	schmalspurige Nebenbahn mit regelspuriger Anschlußbahn
Ort:	Mittelgebirge
Zeit:	um 1930



INOX-Stahlwagen der SNCF verbessert

Um der „Entgleisungsfreudigkeit" dieser H0-Fahrzeuge entgegenzuwirken und die Wagen kürzer zu kuppeln, sind folgende Arbeiten erforderlich:

Zunächst werden die betreffenden Wagen zerlegt. Danach sind auch an der Innenseite der Bodenfläche etwa 200 g schwere Ballaststücke zu befestigen. Es ist aber unbedingt darauf zu achten, daß die Befestigungsbleche für die Drehgestelle nicht über das jeweilige Ballaststück ragen. Von oben sind nun in die Bleche 2-mm-Schrauben einzudrehen. Jetzt können die Wagen wieder zusammengebaut und die Drehgestelle befestigt werden. Anschließend baut man die Kupplungen bis auf die an den äußeren Drehgestellen des ersten und letzten Wagens der ausgewählten Zugeinheit ab. Die Wagen werden jetzt mit



Zugfedern von 16-mm-Länge (erhältlich für 0,21 M im Kfz-Zubehör-Geschäft) gekuppelt. Und zwar wird eine Feder an der Kuplungsauflage eines Drehgestells eingehängt und zusammengedrückt. Durch das Drehen des Wagenkastens kann die Feder im Drehgestell des nächsten Wagens eingehängt werden. Dadurch ist jederzeit das Trennen der Zugeinheit möglich, oder es können weitere Wagen eingekuppelt werden. Ein Umrüsten auf den Ursprungszustand ist bei Bedarf möglich. Durch die „neue" Kurzkupplung ergibt sich ein geschlosenes Zugbild ähnlich wie bei den Y-Wagen und was noch wichtiger ist: Ein Entkuppeln schließt sich aus. Meine mit zwei Motoren betriebene BR 130 zieht ohne Schwierigkeiten 14 umgerüstete INOX-Wagen. Ein Nachteil soll jedoch nicht verschwiegen werden. Das Schieben des mit Kurzkupplungen dieser Art ausgerüsteten Ganzzugs ist nicht im Gleisbogen möglich.

Text und Zeichnung:
G. Dietrich, Schneeberg

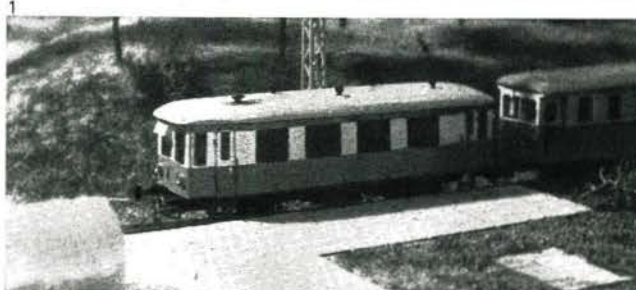


Ich grüße Euch, Junioren!

Obwohl ich schon lange aus dem Junioren-Alter herausgewachsen bin, spüre ich trotzdem immer wieder ein spannungsvolles Knistern im Monat Dezember. Geht es Euch auch so? Überall wird getuschelt. Manches Schrankfach ist plötzlich verschlossen! Die Vorfreude kämpft mit der Neugier. Sicherlich seid Ihr auch gespannt, was ich Euch heute auf den „Gabentisch" lege. Wenigstens müßt Ihr damit nicht bis zum 24. Dezember warten.
Für die Gestaltung unserer heutigen Junior-Folge konnte ich die Arbeitsgemeinschaft „Verkehrsbautechnik" im Pionierpalast „Ernst Thälmann" in Berlin gewinnen.
Die Freunde dieser Interessengemeinschaft stellen sich zunächst als Arbeitsgemeinschaft vor. Dann vermitteln sie uns erfolgreich erprobte Tips aus ihrer Arbeit, die Arbeitsgemeinschaften als auch Einzelkämpfern nützlich sein können. Beachtet bitte beim Durcharbeiten die beiden in Klammern gesetzten Begriffe Künstlerbedarf bzw. Modellbaubedarf. Sie orientieren Euch auf die Beschaffungsmöglichkeit in entsprechenden Spezialgeschäften. Die genannten Sortimente werden mit Sicherheit in den Bezirksstädten gehandelt. Vielleicht macht Ihr mit Euren Eltern am Familien-Sonnabend-Einkaufstag oder an den schulfreien Ferientagen einen Ausflug dorthin.
Ich jedenfalls finde, daß unsere Seite damit wieder einen neuen Farbtupfer erhält, und ich würde mich freuen, wenn auch andere Jugendgruppen diese Idee aufgreifen und sich auf diese Weise vorstellen. Es wäre doch eine dufte Sache, wenn unsere Weihnachtsausgabe immer so eine TIP-Wunderkiste sein könnte.
Bleibt mir noch übrig, Euch schöne und erholsame Weihnachtsferien zu wünschen. Und für das neue Jahr wieder viele, viele gute Einfälle. Vergeßt auch nicht, sie aufzuschreiben und an die Redaktion zu schicken.
Euer Willy

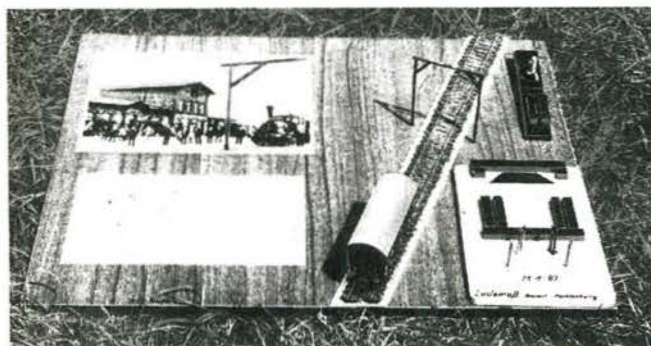
Wir vom Pionierpalast Berlin

Seit 1983 gibt es auch im Berliner Pionierpalast „Ernst Thälmann" eine Interessengemeinschaft Modelleisenbahn. Damals entstand zunächst ein Modell zum Thema Gütertransport mit der Straßenbahn. Heute beschäftigen wir uns mit dem Eisenbahnmodellbau in vier Arbeitsgemeinschaften. Dazu gehören der Anlagenbau, der Fahrzeugmodellbau und die Elektrotechnik/Elektronik. Für die Jüngsten, ab Klasse 4, besteht die vierte Arbeitsgemeinschaft! Hier geht es um die Grundlagen des Modellbaus.
Insgesamt hat das Fachgebiet Verkehrsbautechnik, so heißt es heute, etwa 50 Mitglieder. Die Ältesten haben inzwischen ihre Lehre abgeschlossen und sind zum Teil sogar als AG-Leiter aktiv. Eine Besonderheit der AG-Tätigkeit im Pionierpalast sind die zahlreichen Veranstaltungen an den Wochenenden, an denen selbstverständlich auch wir Schüler aus den Arbeitsgemeinschaften mitwirken. Regelmäßig werden so neue Modelle und Projekte den Gästen des Hauses vorgestellt. Auch während des Berliner Kinderfestes waren wir bisher immer dabei.
Am häufigsten wurde bisher unser Modell des Fährhafens Mukran gezeigt, in der Nenngröße H0 immerhin über 8 m lang. Überhaupt entstehen die meisten Modelle im Maßstab 1:87. Dies hängt mit unseren sehr guten räumlichen Möglichkeiten, vor allem aber mit der größeren Unempfindlichkeit gegenüber Staub und Schmutz bei kleineren Nenngrößen zusammen. Ein bedeutender Höhepunkt in unserer Arbeit war die 1. Jugendmodellbahn-Ausstellung im Mai 1988. Inzwischen bereiten wir bereits die 2. Ausstellung vor. Sie soll im Oktober 1990 in den Herbstferien gezeigt und noch größer und interessanter werden. Ein solcher Zwei-Jahres-Rhythmus wird bald eine feste Berliner Tradition sein. Im Mittelpunkt der Ausstellung wird der Eisenbahnmodellbau nach einem konkreten Vorbild stehen. Ein kompliziertes Thema, wie wir glauben. Wir haben uns dafür die Nebenbahn Müncheberg – Buckow etwa um 1965 ausgewählt. Die Abb. 1 zeigt erste Ergebnisse. Ein weiteres Großprojekt stellt der Bau eines Modell-Ablaufberges dar, der computergestützt funktionieren soll. Eine ganze Reihe mechanischer und elektronischer Probleme ist noch ungelöst, z. B. das differenzierte Abbremsen der Wagen. In der Arbeitsgemeinschaft Fahrzeugmodellbau werden derzeit Modelle im Maßstab 1:45 angefertigt. Als Vorbild dienen Fahrzeuge der Berliner Pioniereisenbahn (Abb. 2), die auf einer künftigen Lehr- und Ausbildungsanlage eingesetzt werden sollen. Auftraggeber für diese Arbeiten ist die Pioniereisenbahn Berlin. Wie notwendig dafür genaue Kenntnisse vom Vorbild sind, kann sich jeder sicherlich vorstellen. Häufig sind wir daher in unserem Land unterwegs. Im Mai diesen Jahres waren wir beispielsweise im Muldenthal. Ebenso lassen wir uns Ausstellungen nicht entgehen. Auch dieser Tage geht es wieder nach Leipzig ins Messehaus am Markt.
Zwei weitere große Vorhaben haben wir für die Zukunft. Zum einen wollen wir erste Versuche in der Ätztechnik unternehmen, und zum anderen konzentrieren wir uns auf die Nutzung einer vorhandenen Vakuum-Tiefziehanlage für den Fahrzeugmodellbau. Für die letztere Aufgabe suchen wir übrigens Partner, um Erfahrungen auszutauschen.
Weil wir gerade beim Erfahrungsaustausch sind: „Forum am Mittwoch" – so nennen wir unseren Modellbau-Quasselabend. Es ist ein Erfahrungsaustausch, zu dem jeder Modelle mitbringt, egal ob fertig oder nicht. Er findet jeden dritten Mittwoch im Monat von 17.30 Uhr bis 20.00 Uhr statt. Wir würden uns auch hier über neue Gesichter freuen.
Unsere Adresse: Pionierpalast „Ernst Thälmann", Abteilung Technik, FG Verkehrsbautechnik, Koll. Tinius, Postamt 1, PSF 25, Berlin, 1170, Telefon: 6 30 75 33.

1


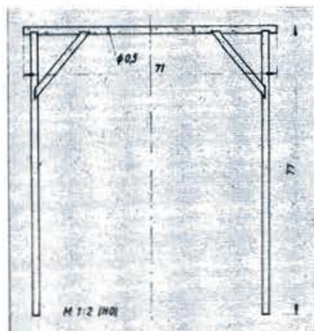
1 Ein Blick auf den Bahnhof Müncheberg (Mark). Einfahrt hat der „Aushilfstriebwagen" aus Buckow (Märk. Schweiz).
2 Fahrzeuge der PE Berlin im Maßstab 1:45
Fotos: F. Tinius, Berlin

2

Lademaß „Typ Mecklenburg"

Mehr und mehr Modelleisenbahnfreunde widmen sich der Länderbahnzeit. Wir haben deshalb, ausgehend von einem Foto in dem Buch „Eisenbahnen in Mecklenburg", das Modell eines Lademaßes entwickelt. Dazu gehören entsprechende Vorrichtungen, die es ermöglichen, das Modell nach der Konstruktionsskizze (Maße sind für die Nenngröße H0 vorgesehen) hier im Pionierpalast bauen zu lassen. Der „Galgen" wird aus 1,5 mm × 1,0 mm großen Leisten (Modellbaubedarf) gefertigt. Die Kerben in der Holzkonstruktion wurden mit einer Schlüsselfeile eingebracht. Sie sind notwendig, um der geklebten Konstruktion mehr Festigkeit zu verleihen. Aus 0,8 mm starkem Kupfer-Draht entstand der „Bügel". Die Ösen wurden angelötet. Die Maße für den Bügel könnt Ihr dem Lexikon „Eisenbahn" unter

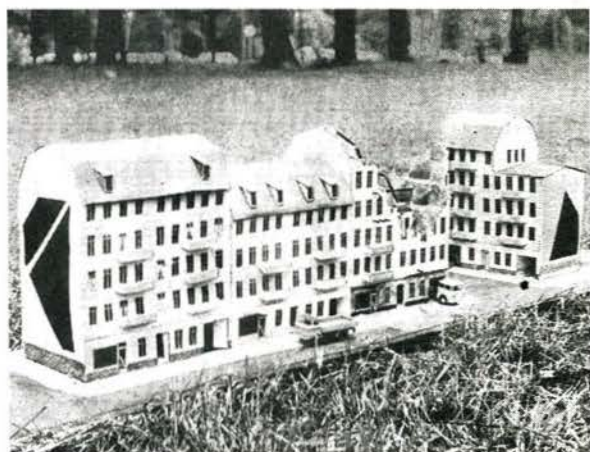


dem Stichwort Lademaß entnehmen. Der Bau ist natürlich für die anderen Nenngrößen möglich. Da die Klebestellen Farbe und Beize nur bedingt annehmen, werden die Holzteile möglichst vor dem Zusammenbau farblich behandelt.

Foto: F. Tinius, Berlin; Zeichnung: P. Quaas, Berlin

Städtische Gebäudemodelle

Da bis zum heutigen Tag durch die Industrie keine Gebäudemodelle angeboten werden, die charakteristisch für Altstädte sind, haben Sven Kieling und Heiko Folde 1986 und 1987 einen Zeichenkarton-Bastelbogen entwickelt. Maßstabgerecht wurden typische Details nachgebildet sowie Variationsmöglichkeiten geschaffen. Das Foto zeigt einige Varianten dieses Bastelbogens, der in Schwarzweiß gedruckt worden ist.
Wir haben uns spezielle Farbspritzschablonen angefertigt, die die farbliche Behandlung vereinfachen. Dafür wird Nitro-Spannlack verwendet. Mit Hilfe eines alten Staubsaugers und einer Fixativmundspritze kann der Lack aufgetragen werden. Die Dächer sind mit feinem Schleifpapier eingedeckt. Front- und Seitenwände werden durch Karton verstärkt. Simskanten, Stuckelemente, Mansarden gehören zum Bastelbogen. Die dreiteiligen Bastelbögen können für 0,50 Mark bei uns erworben werden, solange der Vorrat reicht.
Foto: F. Tinius, Berlin

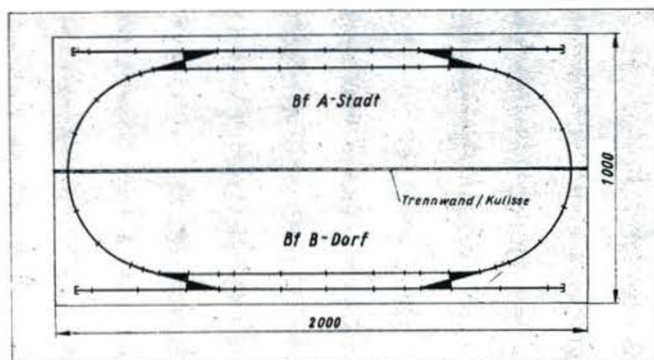


Die Spielanlage

Den Wunsch, richtig Eisenbahn zu spielen, gibt es in allen Jugendgruppen. Schließlich kann man nicht immer nur bauen. Bei uns kommen noch die zahlreichen Gäste hinzu, die unseren Palast vor allen Dingen an den Wochenenden besuchen und das Erlebnis Eisenbahn als Erinnerung mitnehmen wollen. Daher haben wir uns eine etwas ungewöhnliche Modellbahnanlage geschaffen, die wir Euch nicht vorenthalten wollen. Die 100 cm × 200 cm große Grundplatte wurde in der Mitte durch eine etwa 40 cm hohe Hartfaserwand geteilt. Grundlage des Gleisplans ist das berühmte Oval, wobei sich auf jedem Anlagenteil ein kleiner Bahnhof befindet. Der Zugbetrieb wird mit Hilfe eines vereinfachten Gleisbildstellwerks geregelt. Neben dem „Lokführer" können weitere Dienstposten, z. B. durch den Einbau von Schranken und Signalen, geschaffen werden. Da ein sinnvoller Spielbetrieb erst durch die Koordinierung des Betriebsgeschehens auf den beiden Bahnhöfen erreicht wird, ist auch der Dienstposten eines Dispatchers nicht ausgeschlossen. In Form des Rollenspiels lassen sich so bestimmte Situationen auf dem Eisenbahnbetriebsdienst nachvollziehen. Wir hatten jedenfalls schon viel Spaß mit dieser eigentlich kleinen Anlage und sind sicher, daß es Euch auch nicht anders ergehen wird.

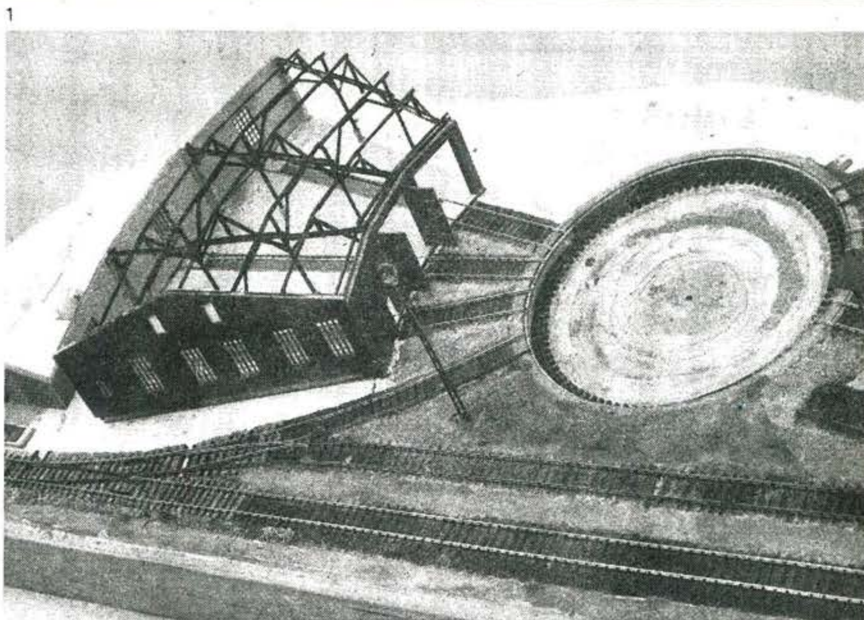
Foto: F. Tinius, Berlin; Zeichnung: P. Quaas, Berlin





Peter Zander (DMV), Grube
(bei Potsdam)

Ein Lokschuppen entsteht



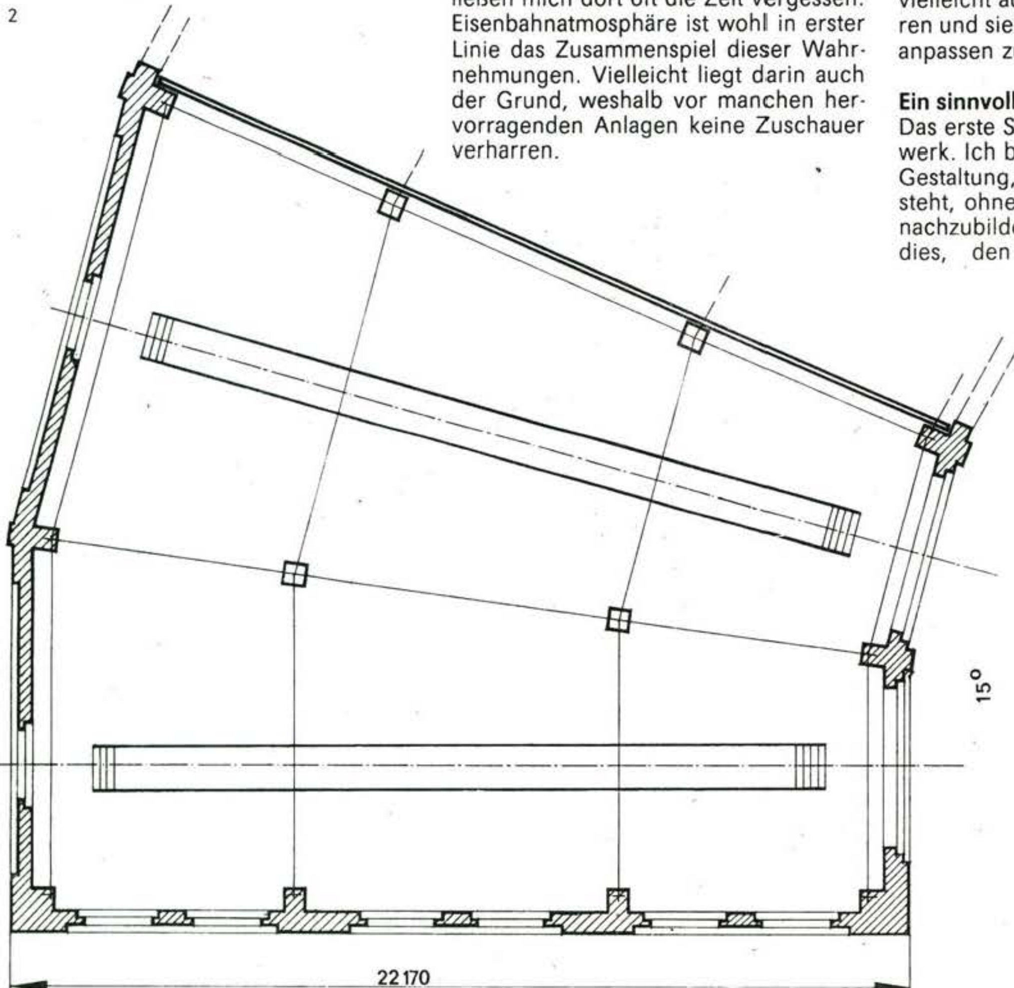
Dieser Lokschuppen hat eine mehrjährige Vorgeschichte, bis endlich die ersten Teile entstanden. Eingebettet in die Planung für eine H0-Anlage nach preußischem Vorbild, suchte ich nach Möglichkeiten, nicht nur die Vorbildtreue der nachgestalteten Objekte weiter zu erhöhen, sondern auch die Anlage durch einige optische und akustische Effekte zu bereichern. Ich suchte und fand eine ganze Reihe von Objekten, die sich „beleben" ließen. Auch Geräusche sollen dazu beitragen, ein aktionsreiches Geschehen auf der Anlage zu vermitteln. Ebenso denke ich daran, durch Lichteffekte Tätigkeit zu simulieren.

Ich glaube dahinter den Wunsch zu erkennen, die Eindrücke der Kindheit, gesammelt auf der Brücke über dem Bahnhof, irgendwie zurückzuholen. Die verwirrende Vielfalt von Bewegungen, Lichtern, Geräuschen und Gerüchen ließen mich dort oft die Zeit vergessen. Eisenbahnatmosphäre ist wohl in erster Linie das Zusammenspiel dieser Wahrnehmungen. Vielleicht liegt darin auch der Grund, weshalb vor manchen hervorragenden Anlagen keine Zuschauer verharren.

Aus den Erfahrungen früherer Jahre unterteilte ich die Anlage in Segmente, die ähnlich wie Dioramen aufgebaut und gestaltet werden. Sie enthalten auch alle notwendigen Elemente zur Steuerung der Funktionen. Ich möchte mir dadurch die Möglichkeit erhalten, die einzelnen Teile entnehmen zu können, vielleicht auch die Anordnung zu variieren und sie jederzeit neuen Ansprüchen anpassen zu können.

Ein sinnvolles Vorbild – aber welches?

Das erste Segment ist ein Bahnbetriebswerk. Ich bevorzuge die vorbildgetreue Gestaltung, deren Hauptinhalt darin besteht, ohne konkretes Abbild ein Motiv nachzubilden. Für das Bw bedeutete dies, den Betriebsablauf in einem



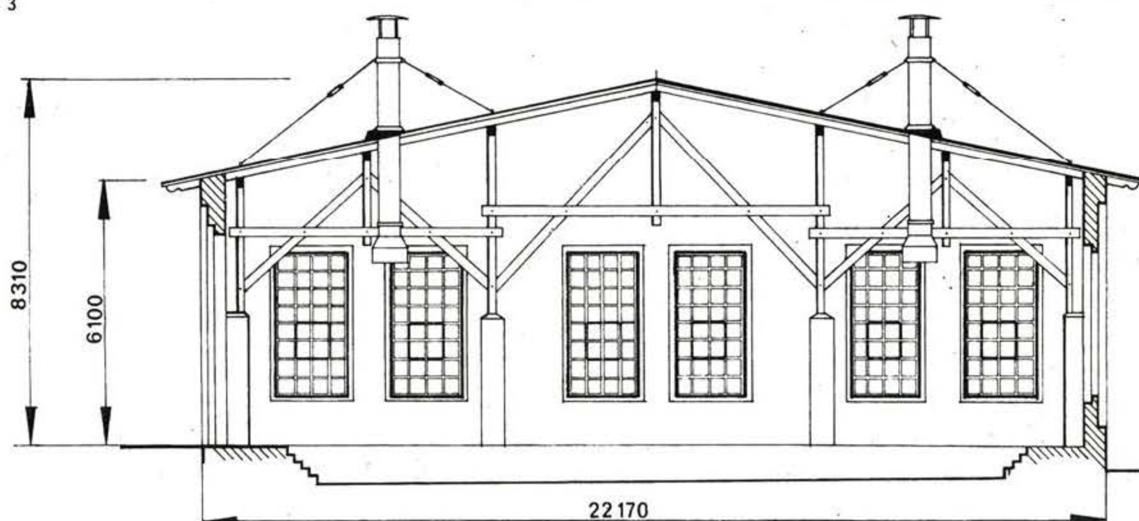
1 Die „Luftaufnahme" zeigt den dreiständigen Schuppen mit der Dachkonstruktion. Die rechte Seitenwand wurde der Deutlichkeit halber bewußt entfernt.

2 Der Grundriß für den preußischen Lokschuppen beweist, daß das Bauwerk durch zusätzliche Stände erweitert werden konnte. Dazu ließ sich die dünne Fachwerkwand leicht abbrechen. Sie hatte keinerlei tragende Funktion.

4 Einen Einblick ins Schuppeninnere gewährt diese Aufnahme. Wie auch im Text erwähnt, empfiehlt es sich, die Farbgebung innen vor dem Einbau der Dachkonstruktion vorzunehmen.

5 Schonungslos offenbaren solche Nahaufnahmen die Baufehler. Trenn- und Klebestellen sollten möglichst an einer Körperkante verlaufen (z. B. rechts), damit diese nicht sichtbar sind. Einige Klebestellen der Holzbalkenkonstruktion glänzen noch. Hier kann etwas matte Farbe abhelfen.

3



3 Der Blick auf die „feste" Giebelwand läßt die Dachkonstruktion deutlich erkennen und zeigt zugleich die Lage der Rauchabzüge. Die Pfeilervorlagen, auf denen die Dachkonstruktion steht, waren nur an den Außenwänden so hoch.

Dampflok-Bw zu beachten. Die Gleisanlagen, die technischen Anlagen und die Hochbauten müssen sich harmonisch miteinander verbinden. Erstaunt stellte ich fest, daß ich den Kohlebansen viel zu winzig bauen wollte. Je Lokomotive rechnet man beim Vorbild mit etwa 25 m²-Grundfläche. Es war schon ein ganz beträchtliches Stück Arbeit, bis alles seinen rechten Platz gefunden hatte. Als Modelleisenbahner muß man ja auch zwischen Selbstbau und der Verwendung industrieller Modelle entscheiden.

Nun zum eigentlichen Objekt dieses Beitrags, zum Ringlokschuppen. Er entstand nach Skizzen im Buch von A, Schau: „Der Eisenbahnbau". Es wurde in den 20er Jahren für den Unterricht an Baugewerkschulen geschrieben und erschien in der fünften Auflage 1925 bei Teubner in Leipzig. Aus den Abbildungen und Erläuterungen ließen sich die allgemeinen Konstruktionsgrundlagen für einen solchen Lokschuppen entnehmen und in ein Modell umsetzen. Ich fand sie so interessant, daß ich sie auch anderen Modelleisenbahnern zugänglich machen möchte. Gemeinsam mit meinen gesammelten praktischen Erfahrungen sollen sie den Nachbau ermöglichen und das ungenügende Angebot der Industrie ausgleichen.

Die Größe des Lokschuppens ergibt sich aus der Anzahl der Standgleise und ihrer Länge innerhalb des Schuppens. Für die Länge ist zu der Loklänge noch ein Freiraum von etwa 5 m zuzurechnen, damit ein ungehindertes Vorbeigehen ermöglicht ist. Die einzelnen Standgleise, die von der Drehscheibe ausgehen, müssen in der Torflucht einen bestimmten Mindestabstand aufweisen. Dieser ergibt sich aus der Torbreite und der Breite des Torpfeilers. Ein Abstand der Gleisachsen von 4800 mm an dieser Stelle ist ausreichend. Somit ergibt sich der Abstand der Schuppentore von der Drehscheibe durch den Winkel, unter dem die Strahlgleise auseinanderlaufen. Je kleiner dieser Winkel wird, umso mehr rückt der Schuppen von der Drehscheibe weg, umso mehr Stände lassen sich zugleich in einem halbkreisförmigen Schuppen unterbringen.

In den Erläuterungen zu den grundsätzlichen Baumerkmalen wird ausgeführt, daß die Umfassungswände zumeist als Klinkermauerwerk errichtet wurden. Die Wandstärke beträgt dabei 1 bis 1½ Stein, d. h. 25 bis 40 cm. Zusätzlich werden innere oder äußere Verstärkungspfeiler eingebunden. In der Torfront und der Rückseite sind sie sowieso notwendig. Das Mauerwerk wird verfugt und innen mit Kalkmilch geweißt. Oftmals sieht man auch eine Giebelseite nur als ausgemauertes Holzfachwerk. Das ist ein Zeichen, daß diese Wand für spätere Erweiterungen entfernt werden kann. Darauf ist später noch hinzuweisen. Die oberen Begrenzungen der Fenster- und Toröffnungen können sowohl gerade als auch bogenförmig gestaltet werden.

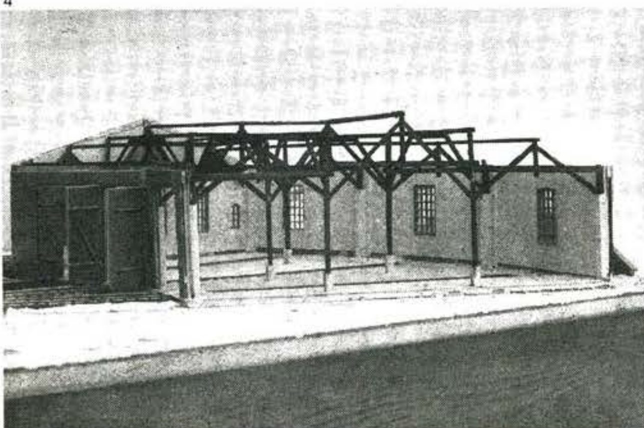
Zum Innenleben

Die Schuppentore sind nach außen zu öffnen. Zumeist bestehen sie aus Winkeleisen mit einer äußeren Holzverkleidung. Man findet ebenso oft in ihrer oberen Hälfte Fenster zur besseren Beleuchtung des Schuppeninneren. Da im Schuppen an den abgestellten Loks auch gearbeitet wurde, war der Fenstergestaltung große Aufmerksamkeit zu widmen. In der Giebelwand brachte man zwischen zwei Pfeilern meist zwei Fenster nebeneinander unter. In der Rückwand sollte ein Fenster in der Achse des Gleises liegen, damit Kesselrohre ausziehbar waren. Dafür hatten die Fenster bewegliche Teile. Sie dienten auch der Belüftung. Als Material für die Fenster wurde fast ausschließlich Gußeisen benutzt.

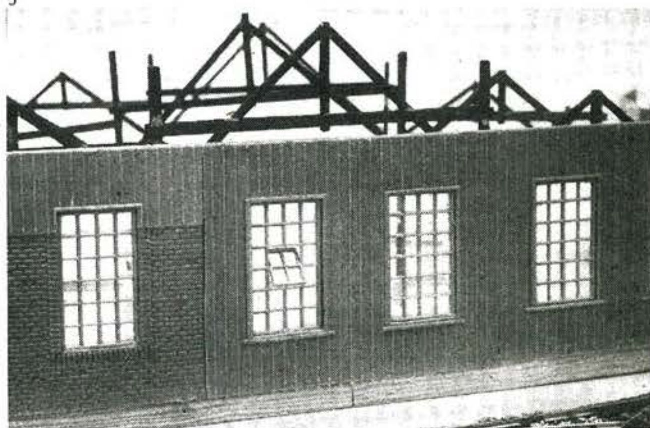
Die Dachkonstruktion ließ sich am billigsten aus Holz errichten. Mittlere Stützen vereinfachten die Konstruktion. Im beschriebenen Konstruktionsbeispiel

Fortsetzung auf Seite 30

4



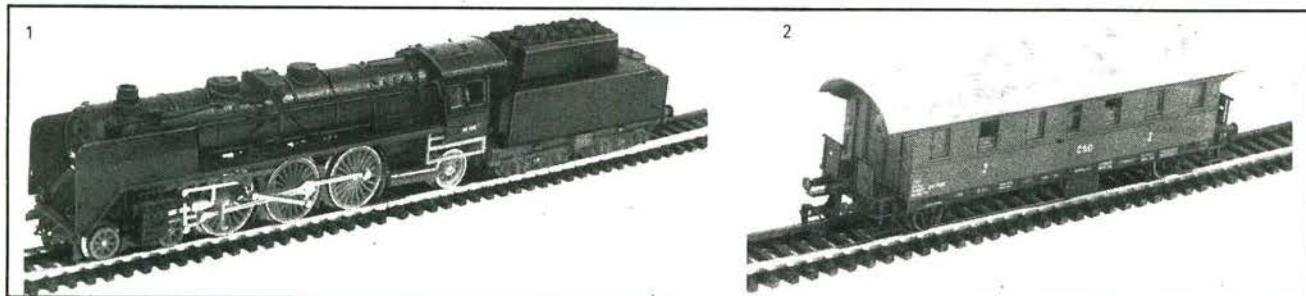
5



Leipziger Herbstmesse 1989

Im Mittelpunkt der Neuheiten stand diesmal die Nenngröße TT.
Der VEB Berliner TT-Bahnen stellte erstmals ein Modell der DR-Altbau-Schnellzuglokomotive 01 118 der Öffentlichkeit vor. Damit wird endlich ein langgehegter Wunsch der vielen treuen TT-Anhänger erfüllt (Abb. 1).
Bis zur Serienreife sind allerdings noch vorhandene Kinderkrankheiten zu beseitigen. Über dieses neue Modell wird noch ausführlich zu berichten sein. Doch nicht genug mit diesen Überraschungen von TT. Mehrere Farbvarianten bereits vorhandener Modelle zeigen, daß man beim VEB Berliner TT-Bahnen bestrebt ist, mit vertretbarem Aufwand das vorhandene Sortiment weiter auszubauen.
In der Dekoration der Epoche III wurden der Schnellzugwagen A/B der DR, ein MITROPA-Speisewagen und ein Postwagen der DR vorgestellt. Den vierachsigen Containertragwagen gibt es jetzt mit je drei 20'-Containern in rot als „DSR", in Grüngelb „Schenker" und in Grünschwarz „Berliner Biere". Für die Modelleisenbahner in der ČSSR dürften der O-Wagen, Gattung Es und der Personenwagen der Gattung Bi mit ČSD-Beschriftung interessant sein (Abb. 2).
Als ein Fehlgriff aber muß die vorgestellte Zugpackung eines modernen D-Zuges der Epoche IV bezeichnet werden. Außer einer Ellok der BR 250 der DR sind in ihr drei D-Zugwagen, Bauart Y, in der Farbgebung moderner Großraumwagen der DR enthalten. Diese drei Wagen stimmen weder in bezug auf die Farbgebung noch den Wagenkästen mit dem gewählten Vorbild überein.
Bleiben wir bei der Nenngröße TT. Der VEB Modell-Konstruct Leipzig erweiterte seine Serie der MAN-Lastzüge mit einem Rungenauflieger und Beladegut.
Zur Nenngröße H0: Hier stand wieder der VEB PREFO Dresden im Mittelpunkt. Der bereits von der Frühjahrsmesse her bekannte PwPosti 34 war nun als Pwi der DR (Epoche III) zu sehen (Abb. 3 und 4). Damit wird eine Lücke im Angebot durch ein universell einsetzbares Modell in guter Qualität geschlossen.
Bleibt nur zu hoffen, daß dieses hervorragende Modell bald im Handel erhältlich sein wird. Als weitere Neuheiten zeigte dieser Betrieb zwei Weinfaßwagen Epoche I (Abb. 5 bis 8) und einen Weinkesselwagen Epoche III in exakter Farbgebung und Beschriftung der Schweizerischen Bundesbahnen (Abb. 9 und 10).
Außerdem überraschte der VEB PREFO die Interessenten mit den neu entwikkelten Straßenbahnmodellen des Typs T 6 und B 6 von ČKD-Prag (Abb. 11 und 12). Wenn auch leider ohne Antrieb, wird dieses H0-Modell dennoch viele Freunde finden!
Ebenfalls erweitert wurde das Lorenbahnsortiment. Nunmehr gibt es hierfür eine Rechts- und Linksweiche.
Etwas in den Hintergrund geriet leider eine Neuheit des VEB VERO Olbernhau. Die bereits seit einiger Zeit teilweise im Handel erhältlichen Bauteile für Gittermastkonstruktionen wurden sinnvoll zu einem System erweitert, und unter der Bezeichnung STAKO (Stahlkonstruktions-System) ausgestellt (Abb. 13).
Hierbei handelt es sich um einen vier Freileitungsmaste umfassenden Bausatz. Zum Ziehen von Leitungen besitzen die Doppelisolatoren kleine Ösen. Der Bausatz enthält neben einer Anleitung auch ein Faltblatt, das genauer über das STAKO-System informiert. Weitere Varianten von Freileitungsmasten werden dargestellt und andere Bauvorschläge gezeigt. Mit diesen Einzelteilen kann man sowohl Stahlbrükken als auch Hochspannungsmasten und ähnliche Konstruktionen selbst variieren und herstellen.

Pepo


1 2

Zur Nenngröße N

In der letzten Zeit erreichten uns zahlreiche Zuschriften und Anrufe mit der Bitte, Einzelheiten über die künftige Produktion von Modellbahnerzeugnissen in der Nenngröße N mitzuteilen. Anfang Oktober 1989 wurde nun über die Perspektive dieser Nenngröße in unserem Land entschieden. Vorausgegangen waren dazu Gespräche mit der Erzeugnisgruppe Modelleisenbahnen des Kombinates Spielwaren beim VEB PIKO, mit zahlreichen Modelleisenbahnern, dem Zentralen Warenkontor Technik, Kulturwaren, Sportartikel und mit Vertretern des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR. Der Generaldirektor des VEB Kombinat Spielwaren Sonneberg teilte der Redaktion „modelleisenbahner" dazu folgendes mit:
„Die für die Produktion von Modelleisenbahnerzeugnissen in **drei** Nenngrößen notwendigen Kapazitäten sind nicht vorhanden. Bedingt durch die Tatsache, daß der Trend mehr und mehr zu Erzeugnissen der Nenngröße H0 geht und die für die Herstellung von N-Erzeugnissen erforderlichen Werkzeuge nunmehr gänzlich verschlissen sind, müssen wir die Produktion von rollendem Material für die Nenngröße N 1990 gänzlich einstellen. Das Ziel des Kombinates besteht jetzt darin, Sortiment und Angebot für H0 und TT schrittweise zu erhöhen.
Natürlich bewegt mich dabei auch die Frage, wie die N-Freunde künftig dennoch auf ihre Kosten kommen können. Dazu habe ich folgendes festgelegt:
1. Bis zum vollständigen Verschleiß der vorhandenen Werkzeuge im ersten Quartal 1990 werden noch 500 Triebfahrzeuge beim VEB PIKO gefertigt und an den Handel ausgeliefert.
2. Das Ziel, die Produktion des N-Sortiments in einem anderen sozialistischen Land fortzusetzen, wird konsequent weiter verfolgt.
3. Die gesetzlich festgelegte Ersatzteilproduktion wird durch den VEB PIKO gewährleistet.
4. Gemäß dem begründeten Bedarf des Handels werden Gleisstücke und Weichen vom VEB PIKO weiter produziert.

Stolze, Generaldirektor des VEB Kombinat Spielwaren Sonneberg, Oberlinder Straße 84, Sonneberg, 6412

Nachbemerkung der Redaktion
Da wir wissen, daß die kürzlich festgelegte Perspektive bei den N-Freunden nicht gerade Applaus auslösen wird, werden wir auch künftig – oder gerade jetzt – das Thema „N" warmhalten.
Ob Bauanleitungen, Tips, andere Hinweise oder eben die Auseinandersetzung über ein künftiges N-Angebot: Das alles sind Themen, die nun einmal in das Sprachrohr der Modelleisenbahner gehören.
me

3



4

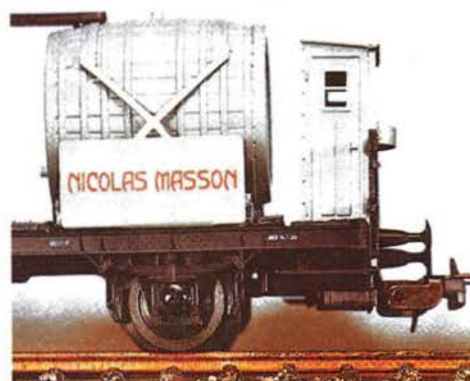


Neues von PREFO

5



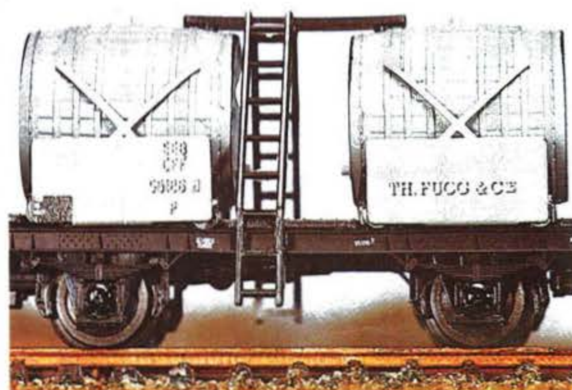
6



7



8



9



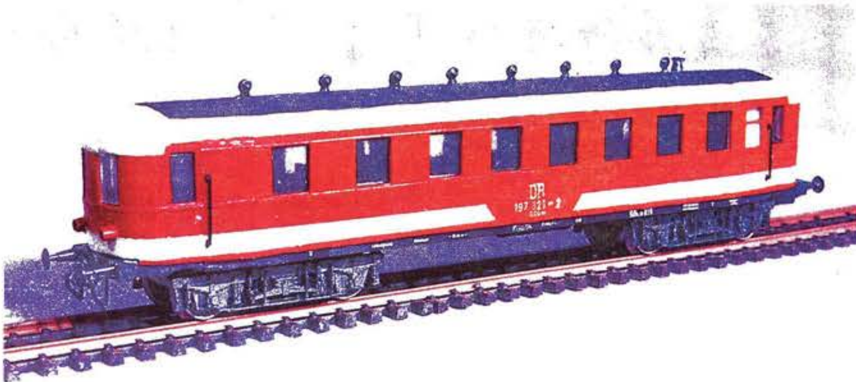
10



1



2



Peter Heumos (DMV), Zeuthen

Beiwagen 197 821-2 als H0-Modell

Mit wenig Aufwand ein interessantes Fahrzeug geschaffen

Das Vorbild

Die DRG erhielt von 1932 bis 1935 insgesamt 59 vierachsige dieselmechanische Leichtbautriebwagen mit 130 kW Leistung. Sie waren vornehmlich für den Nebenbahnverkehr vorgesehen. Als äußere Merkmale fielen die eingezogenen Wagenkastenenden und ein Triebdrehgestell mit innenliegenden Lagern, Blindwelle und Stangenantrieb auf. Für diese Triebwagen wurden keine Steuerwagen, sondern ausschließlich vierachsige Beiwagen unterschiedlicher Bauart beschafft. Einige der ausschließlich in Leichtbauweise hergestellten Fahrzeuge entsprachen in bezug auf Raumaufteilung und Hauptabmessungen den Steuerwagen für die vierachsigen Einheitstriebwagen, wobei statt des fehlenden Führerstands ein vergrößerter Einstiegraum vorgesehen wurde.

Neues von PREFO und VERO

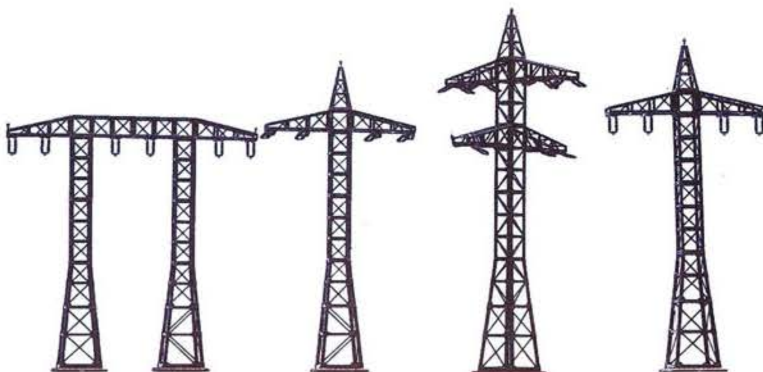
11



12



13



14



Diese Beiwagen hatten, wie auch ihre zugehörigen Triebwagen, keine Übergangseinrichtungen an den Stirnseiten. Ihre Wagenkastenenden waren konisch eingezogen; die fast halbkreisförmigen Stirnenden erhielten zwei weit auseinanderliegende schmale Fenster.
Der vermutlich letzte Vertreter dieser Fahrzeuge wurde 1987 im Bw Elsterwerda (KBS 300/400) zerlegt, nachdem er dort einige Jahre auf zwei kurzen Gleisjochen stehend als Unterkunftsraum o. ä. genutzt wurde (Abb. 1). Das Fahrzeug hatte folgende Beschriftung:

Seitenwände DR 197 821-2 BDuw
Langträger H.-Bw.-Ctb. LES Luckau
→11,00 m← ←19,00 m→
H.-Raw Schöneweide Unt. Sw 29. 11. 75
N. Unt. 18. 11. 76 L. Br. U. Lc. 10. 12. 76

Der VB wird also seine letzten Betriebsjahre, gezogen von einer kleinen Diesellokomotive, als einziger Wagen eines „Zuges" verbracht haben. Gerade das macht ihn für den Modelleisenbahner interessant!

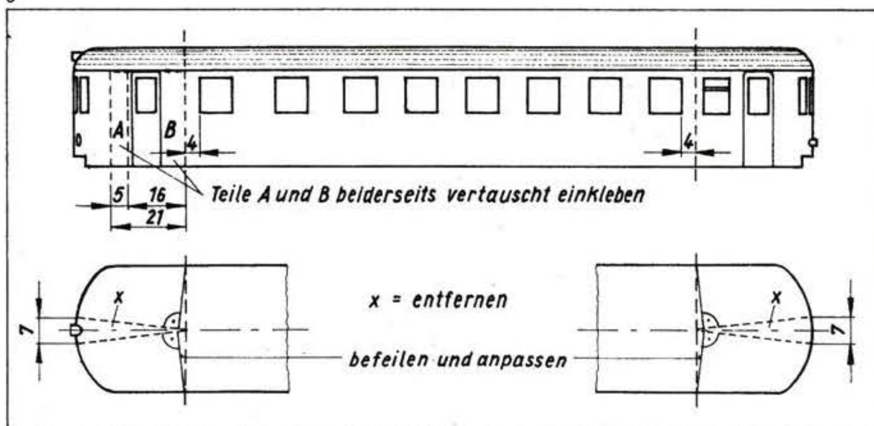
Das Modell

Durch die annähernde äußere Gleichheit der Seitenwände und Hauptmaße ist der vorgestellte VB ohne größeren Aufwand aus dem PIKO-Steuerwagen herzustellen. Benötigt wird dazu ein kompletter 195 614-3, der zunächst in alle Einzelteile zu zerlegen ist.
Führerstandsimitation, Leuchteinsätze und Fenster im Bereich der Stirnwände und der Türen werden entfernt und die Gehäuseenden 4 mm neben den äußeren großen Fenstern, den Abteilfenstern, abgetrennt.
Aus dem bisherigen Nichtführerstandsende wird mittig in Längsrichtung ein keilförmiges Stück von 7-mm-Breite herausgetrennt. Die entstehenden Dachecken werden so befeilt, daß sie rechtwinklig zusammenpassen und an das Gehäusemittelteil anschließen.
Aufwendiger dagegen ist der Umbau des bisherigen Führerstandendes, da der Führerstand entfällt und die Türen weiter nach außen gerückt werden müssen. Zunächst sind wie bei dem anderen Ende ein Keil herauszutrennen und das Dach zu befeilen. Dann müssen beiderseits ein 21 mm breites Stück Seitenwand an der Dachkante und von diesem Stück ein 5 mm breiter Streifen vor der Tür abgetrennt und befeilt werden. Beide Teile klebt man vertauscht an.
Nun wird das Gehäuse wieder zusammengefügt. Dabei sind die mittlere Fensteröffnung in der Stirnwand und das ehemalige Führerstandseitenfenster, beispielsweise mit Plastestücken, zu verschließen. Die Klebenähte sowie ehemaligen Stirnwandtürfugen werden verspachtelt und geglättet. Außerdem sind die Öffnungen für die Griffstangen entsprechend den Bildern zu verschließen bzw. zu verändern und einseitig mit Triebwagen-Griffstangen zu versehen. Da der Wagen immer gezogen wird und damit nie das Spitzensignal führt, bringt man am bisherigen Führerstandende Lampengehäuse an und rüstet sie mit roten Leuchteinsätzen aus. Die Öffnung für die Pufferbohle ist auf die ursprüngliche lichte Weite aufzufeilen.
Nach der Lackierung, je nach dargestellter Epoche rot mit elfenbeinfarbener Bauchbinde oder elfenbein-rot mit mehr oder weniger vielen Zierstreifen, einschließlich Beschriftung, werden die Glasimitationen für die Türen und Stirnfenster angepaßt und eingeklebt. Lüfter und Rauchabzug für den Koksofen entsprechen exakt dem PIKO-Modell und sind dementsprechend aufzukleben.
Wer ein DRG-Fahrzeug darstellen will, verzichtet vorteilhafterweise auf die Lampen für das Zugschlußsignal und bringt statt dessen eine Signalstütze mittig zwischen den Stirnfenstern bzw. je zwei unterhalb der Dachkanten an jeder Stirnseite an.
Zunächst ist der Lampenträger abzunehmen. Nun werden die weiße Glühlampe, ihre Gleichrichterscheibe, Zuleitung und Federklemme sowie die Inneneinrichtung entfernt. Jetzt wird das Fahrgestell, beginnend vor der ersten Haltenase für das Gehäuse, bis auf die Pufferbohle auf 25-mm-Breite konisch zugefeilt. Die Inneneinrichtung paßt man entsprechend an. Nachdem die Sitz- und Lehnenflächen dunkelgrün bzw. braun gefärbt, die Inneneinrichtung auf die Grundplatte und der Lampenträger mit der roten Glühlampe wieder aufgerastet sind – letzterer kann für DRG-Fahrzeuge auch völlig entfallen – ist das Fahrgestell fertiggestellt.

Abschließende Bemerkungen

Wie bei allen Modellen muß man auch hier Kompromisse akzeptieren. Bei diesem Modell betreffen sie die Stufen unter den Einstiegtüren. Diese sind durch die eingezogenen Seitenwände im Bereich der Drehgestelle „im Wege". Es gibt zwei Möglichkeiten. Entweder man läßt sie ganz weg (wie im hier vorgestellten Fall) oder man entfernt sie am Gehäuse und bringt sie an den Drehgestellen an.
Wer ein DRG-Fahrzeug nachbilden will, kann alle Teile der Signalbeleuchtung einschließlich der Schleifer ausbauen. Das fördert die Leichtgängigkeit des Wagens, erfordert jedoch erhöhten Aufwand für die Fahrzeugbeleuchtung. Man kann beide Drehgestelle mit normalen Bügelkupplungen ausrüsten.

3



1 Der in Elsterwerda abgestellte, ehemalige VB war zuletzt in Luckau beheimatet. Er dürfte somit auf den Strecken der ehemaligen Niederlausitzer Eisenbahn (N. L. E.) (siehe „me" 2/89, S. 5 bis 8) im Einsatz gewesen sein.
2 Das gemäß dieser Beschreibung umgebaute Modell
3 Trennstellen am PIKO-Steuerwagen-Gehäuse
Fotos: Verfasser (1); H. W. Pohl, Berlin (2); Zeichnung: Verfasser

Dies ermöglicht das problemlose Umrangieren an Endbahnhöfen (Der VB darf ja nie an der Zugspitze laufen!), beeinträchtigt aber die Signalbeleuchtung bzw. den Rotweiß-Lichtwechsel am VT. Wer den VB jedoch ausschließlich mit einer Lok befördert, braucht darauf keine Rücksicht zu nehmen.
Bedingt durch die Breite der Trennähte und das Verdrehen der Stirnendenhälften nach innen verkürzt sich das Wagengehäuse, es ist nicht mehr völlig maßhaltig. Je schmaler die Trennähte gehalten werden, desto geringer werden letztlich die Maßabweichungen. Dennoch sind sie aus geometrischen Gründen nicht zu vermeiden.
Diese möglichen Varianten muß jeder Modelleisenbahner entsprechend seinen Forderungen und Möglichkeiten für sich durchdenken und entscheiden.
Auf alle Fälle ist mit wenig Aufwand ein Fahrzeug entstanden, das besonders den Nebenbahn-Fahrzeugpark erweitert, aber auch auf Hauptstrecken eingesetzt werden kann.

Anmerkung
Der Autor ist daran interessiert, weitere Informationen zum Vorbild des dargestellten Fahrzeugs zu erhalten. Das betrifft vor allem Beheimatungen, frühere Betriebsnummern und Gattungszeichen. Leser, die weiterhelfen können, werden gebeten, sich zu melden.

Quellenangaben
(1) Zschech, Rainer: Triebwagen-Archiv, 4., überarbeitete und erweiterte Auflage, transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1979
(2) Dietz, Günther: Vierachsige dieselmechanische Triebwagen der DRG; „modelleisenbahner", Berlin, 36 (1987) 3, S. 4 bis 7; 36 (1987) 4, S. 12 bis 15 und 36 (1987) 5, S. 12

Fortsetzung von Seite 25
sind die Abmessungen der einzelnen Holzteile angegeben. Während die beiden mittleren Stützen bis zum Schuppenboden herunterreichen, stehen die äußeren auf gemauerten Pfeilervorlagen. Bei größerer Schuppenlänge werden zweckmäßigerweise drei mittlere Stützen vorgesehen. Zur Aussteifung der Holzkonstruktion dienen quer zu den Gleisachsen liegende Sprengwerke. Sie verbinden die einzelnen Stützen untereinander. Auf den Pfetten, das sind die Balken, die von den senkrechten Stützen getragen werden, liegen die Dachsparren. Ihr Abstand untereinander beträgt etwa ein Meter. Auf die Dachsparren wurde in den meisten Fällen die Schalung aufgenagelt. Obenauf kam dann noch eine doppelte Lage Dachpappe. Sie wurde zusätzlich noch geteert.

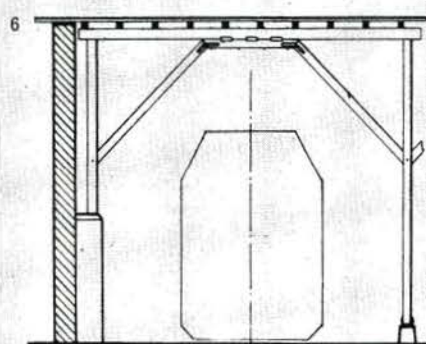
Nur bei längeren Schuppen sah man im Dach außerdem noch Fensterbänder vor. Nur selten wurden sattelförmige Oberlichter ausgeführt. Sie berußten sehr schnell. Zur Ableitung des Lokomotivrauchs wurden über den Ständen Abzugsrohre angebracht. Die Rauchgase leitete man durch das Dach ins Freie. Bei größeren Schuppen gab es auch Sammelkanäle, die in einen Schornstein mündeten.

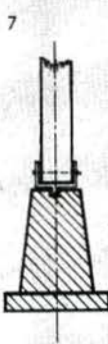
Zum Fußboden sei noch gesagt, daß er grundsätzlich in Höhe der Schienenoberkante lag und aus Beton oder Klinkern bestand. In jedem Schuppengleis wurden über die ganze Länge Arbeitsgruben eingebaut. Ihre Tiefe beträgt etwa ein Meter. Sie sind so breit, wie es die Schienenbefestigung zuläßt. An beiden Enden der Arbeitsgruben gab es Treppen. Die Gruben wurden ebenfalls aus Klinkern oder Beton errichtet. Die Arbeitsgruben enden etwa 2 m vor den Wänden. Für die hölzernen Stützen sah man besondere Fundamente vor. Zum Reinigen und Auswaschen der Lokomotiven bestanden Wasseranschlüsse über Hydranten. Zum Ablauf des Wassers lag der Fußboden in Richtung der Arbeitsgruben im Gefälle.

Schließlich gehören zur Vollständigkeit des Schuppens noch eine Vielzahl von Gegenständen, die noch kurz erwähnt werden sollen. Werkbänke mit Schraubstöcken, Kleiderspinde, Kisten für Putzwolle finden sich ebenso wie eiserne Öfen oder Kokskörbe. Am besten besucht man einen Lokschuppen und macht sich selbst ein Bild von dem „wohlgeordneten" Durcheinander vieler notwendiger Kleinigkeiten.

Das Modell entsteht

Es ist möglich, für die Herstellung des Modells Teile aus dem Lokschuppenbausatz 3/32 von VERO zu verwenden. Auf den Abbildungen erkennt man die Teile sicherlich wieder. Es sind eine ganze Reihe von Trennschnitten erforderlich. Wenn möglich, sollte man sie dort ansetzen, wo eine Brettfuge vorhanden ist. Die zugeschnittenen Teile werden auf eine Zwischenlage aus 2 mm Pappe oder anderem geeigneten Material geklebt und erhalten so wieder eine genügende Stabilität. Als Fenster muß man jeweils zwei miteinander verkleben, um auch nach innen das entsprechende Aussehen zu erreichen. Nach dem Einkleben der Fenster kann die innere Wand aufgeklebt werden. Die Wandstärke erreicht somit leicht 6 bis 7 mm, was einer vorbildgetreuen Nachbildung nahe kommt. Die Wände habe ich mit Hilfe der angeklebten Pfeilervorlagen in die Grundplatte gesteckt. Sie wurden zu diesem Zweck als Zapfen ausgebildet. Vor dem endgültigen Befestigen der Wände muß die Grundfläche des Schuppens gestaltet werden. Wegen der Holzkonstruktion ist es später sehr schwer, dort Arbeiten exakt und ohne Beschädigungen anderer Teile vorzunehmen. Auch die Farbgebung, gegebenenfalls Alterung, sollte man schon mit erledigen. Nachdem auch die Giebel- und Seitenwände farblich gestaltet wurden, können sie jetzt ihren festen Platz einnehmen.





6 Die Konstruktion der Sprengwerke, die das Bauwerk versteifen.

7 Diese Aufnahme zeigt die Mittelpfeilerfundamente der Dachkonstruktion.

Fotos und Zeichnungen: Verfasser

Andere Erfahrungen nutzen

Eine diffizile Arbeit erfordert das Nachgestalten der Holzkonstruktion des Dachstuhls. Es gelang mir nicht, geeignete Leisten mit passendem Querschnitt in Bastlerläden zu kaufen. Geholfen habe ich mir mit einem einfachen Segelflugmodell-Bausatz. Trotzdem müssen auch hier noch die passenden Profile hergestellt werden. Der Erfolg wird durch entsprechendes, vor allem aber sehr scharfes Werkzeug wesentlich beeinflußt. Viel Erfahrung haben Schiffsmodellbauer mit diesem Werkstoff. Wie ich überhaupt sagen muß, daß mir in vieler Hinsicht ihre Hinweise in Zeitschriften und Büchern sehr geholfen haben. Zum Schneiden der Leisten benutzte ich ein Skalpell. Damit erreichte ich zufriedenstellende Ergebnisse, wenngleich doch manches Stück in den Abfall wanderte. Die Profilleisten sollten geschliffen werden. Am besten legt man dazu mehrere nebeneinander, um die Kanten nicht abzurunden. Anschließend färbte ich mit einer wasserlöslichen Nußbaumbeize alle Leisten ein. Gegebenenfalls wiederholt man das Schleifen und Beizen mehrmals. Es empfiehlt sich, für die Herstellung der Binderfelder eine Klebeform, eine Art Helling, zu bauen. Nach einigem Probieren erzielte ich mit Saladur die besten Ergebnisse. Die Klebestellen gelingen umso besser, je länger man den Klebstoff vortrocknen läßt. Mindestens 15 Minuten sollte man dafür einplanen. Es macht aber nichts, wenn diese Zeit mal bei einem Teil überschritten wird. Auch nach einer halben Stunde funktionierte diese Technologie noch hervorragend. Die äußeren Enden der Binderfelder fertigte ich mit 2 mm Längenzugabe. Die endgültige Länge stellte ich nach dem Einpassen her. Die Länge aller Stützen ist so zu bemessen, daß sie in ihren „Fundamenten" ein Ausrichten in der Höhe zulassen. Mindestens 5 mm sind erforderlich. Große Schwierigkeiten erhält man, wenn die Bohrungen für die Stützen nicht senkrecht verlaufen. Bevor der gesamte Dachstuhl zusammengefügt und eingeklebt wird, ist auch die Art und Weise der Beleuchtung im Lokschuppen zu klären. Lampen und Leitungen lassen sich einigermaßen günstig in den Binderfeldern unterbringen. Ich war gezwungen, diese Arbeit im nachhinein zu erledigen, da ich, wie an anderer Stelle auch, zu schnell gebaut habe, anstatt immer wieder die nächsten Schritte zu durchdenken. Ich werde daher künftig nach einer technologischen Liste arbeiten. Wie schon erwähnt, besteht eine Giebelwand beim Vorbild aus einer Holzfachwerkkonstruktion, die leicht wieder entfernt werden konnte. So wird es auch im Modell sein. Damit möchte ich den Blick ins Innere des Lokschuppens ermöglichen. Es wäre doch schade, wenn man von der ganzen Holzkonstruktion nichts mehr sieht. Auch die Arbeit der Schlosser, die an einer Lok schweißen, ist sicherlich sehenswert. Und schließlich ist auch die Einrichtung und Ausstattung des Schuppens nicht ohne.

Die Dacheindeckung bereitet dann nicht mehr so große Probleme. Am leichtesten gelingt es mit entsprechenden Plastplatten. Sperrholz oder Pappe wäre auf jeden Fall gegen Verwerfen zu schützen. Ergänzt wird das Bauwerk

Lichtleitkabel – Anwendungsbeispiele

Wirkt eine Modellbahnanlage nicht viel lebendiger, wenn bei „Nacht" die Straßenfahrzeuge ihre Scheinwerfer eingeschaltet haben, wenn ein abbiegendes Auto tatsächlich blinkt und ein parkendes Auto Standlicht eingeschaltet hat?
Mit Lichtleitkabeln und etwas Geduld kann auch das zur Realität werden.
Man benötigt neben Lichtleitkabeln:
eine Rasierklinge, eine Stecknadel, zwei Bohrer (Durchmesser 0,8 mm bis 1 mm und 2,5 mm), eine Schere, eine Kerze sowie eine Kugelschreibermine rot.
Und so wird's gemacht:
– Vom Lichtleitkabel ist ein etwa 10 cm langes Stück abzutrennen. Anschließend wird die Schutzisolierung 1,5 cm von einem Ende vorsichtig eingeschnitten und abgezogen (wie beim Abisolieren von Draht). Jetzt müssen die Fäden in Längsrichtung herausgezogen werden. Nicht schräg ziehen, denn die Einzelfäden brechen leicht!
– Im Mittelpunkt der Fahrzeugscheinwerfer wird mit der Stecknadel eingestochen, damit der 1-mm-Bohrer nicht beim Bohren rutscht. Nachdem man mit dem 1-mm-Bohrer soweit gebohrt hat, daß auch der 2,5-mm-Bohrer nicht abrutscht, werden mit diesem die Streuscheiben der Scheinwerfer ausgebohrt. Die Lampenringe müssen am Fahrzeug verbleiben. Nun muß mit einer erhitzten Stecknadel das Gehäuse soweit durchstochen werden, daß sich ein einzelner Lichtleitfaden durchziehen läßt.
– Jetzt wird der für die Scheinwerfer vorgesehene Faden im Durchmesser soweit vergrößert, daß er den Durchmesser der ausgebohrten Streuscheibe erreicht. Dazu benötigen wir eine brennende Kerze. An dieser Stelle muß ich darauf hinweisen, daß Lichtleitfäden sehr leicht brennen. Es ist also Vorsicht geboten. Sollte dennoch ein Brand entstehen, ist er sofort auszublasen. Das verbrannte Stück ist für Lichtübertragung nicht mehr verwendbar.
Der Faden sollte im Winkel von 45° von oben vorsichtig so lange der Flamme genähert werden, bis sich eine Trichterform gebildet hat. Der erforderliche Trichterdurchmesser ist mit Fingerspitzengefühl zu erhalten. Nun ist der Faden so weit durch den Scheinwerfer zu ziehen, bis noch etwa 5 cm herausragen.
Mit dem Fahrzeug in der Hand ist jetzt der Faden waagerecht an den unteren Teil der Flamme so weit heranzuführen, daß auf dem Trichter eine Kugelform entsteht. (Die Gefahr des Anbrennens ist hier am größten!)
Hat man eine Kugelgröße, die dem Durchmesser der Streuscheibe entspricht, ist das Kabel schnell, aber vorsichtig in den Scheinwerfer zurückzuziehen und die Kugel mit bloßem Finger flachzudrücken. Durch die Papillarlinien der Finger entsteht eine Riffelung der Streuscheibe, die den Effekt wesentlich erhöht.
Abschließend muß ermittelt werden, wie der Scheinwerfer strahlt. Dazu ist das andere Ende des Fadens gegen eine Glühlampe zu halten. Strahlt der Scheinwerfer nicht entsprechend den Vorstellungen, so ist der gesamte Vorgang zu wiederholen. Wenn sich die Erwartungen erfüllen, ist der Lichtleiter – wenn er nicht selbst Halt gefunden hat – mittels Plastifix in den Scheinwerfer einzukleben.
An diesr Stelle sei noch ein Hinweis gestattet:
Die Lichtleitfäden sind mit einer nicht sichtbaren reflektierenden Schicht behaftet. Bei Berührung mit Plastikfix oder anderen Klebern wird diese Schicht zerstört. Es ist also auch bei der Anwendung von Leim Vorsicht nötig.
– Für die Rücklichter gilt folgendes:
Am Fahrzeug werden die Löcher an geeigneter Stelle mittels einer erhitzten Nadel eingebracht.
Sind Blinklichter vorgesehen, so ist darauf zu achten, daß diese in der Regel die äußere Beleuchtung am Fahrzeug sind.
Der Lichtleiter wird auch im Winkel von 45° von oben an die Flamme herangeführt, bis ein Trichterdurchmesser entstanden ist, der dem Rücklicht entsprechen muß. Anschließend wird der Faden eingezogen und – wenn erforderlich – eingeklebt.
Für die rote Farbgebung der Schlußleuchten hat sich Schreibflüssigkeit aus roten Kugelschreiberminen, die unmittelbar am Rücklicht aufgetragen wird, am besten bewährt. Bei Gestaltung des Blinklichts ist eine gelbe Glühlampe zu verwenden.
– Es hat sich bewährt, die Lichtleiter unmittelbar neben den Rädern durch die Anlagenplatte zu führen. Daß die Fahrzeuge fest auf der Anlage installiert werden müssen, versteht sich von selbst.
Unter der Anlagenplatte sind die Enden der Lichtleiter wieder zusammenzuführen (außer Blinklicht), auf gleiche Höhe mittels Schere abzuschneiden und gegen eine unter der Platte installierte Glühlampe zu richten. Hierbei sollte der Abstand zwischen Lampe und Lichtleiterende mindestens 1 cm betragen, da sonst die Gefahr besteht, daß dieser schmilzt.
So wurden ein W 50, ein Pkw Škoda in TT und auch Gebäudemodelle mit Licht ausgerüstet. Dadurch leuchten an einigen Häusern Haustür- und Hoflampe; Lampen, die im Schaufenster über den Auslagen hängen, und schließlich hat eine Familie in ihrer „Wohnung" am Fenster eine grüne Neonleuchte installiert, gefertigt aus einem Stück grünen Plastlineal, an das Lichtleitkabel angeklebt wurde. Auch Gaslaternen, wie sie zu zehn Stück im Bastlerbeutel erhältlich sind, wurden so erhellt.
Die Anwendungsbreite von Lichtleitkabeln ist nahezu grenzenlos. Mit diesem Beitrag sollten einige Anregungen gegeben werden, um Modellbahnanlagen in Sachen Licht noch abwechslungsreicher zu gestalten.

W. Aschekowski, Hohndorf

Zum sächsischen Wappen

Auf dem Rücktitel des Heftes 10/89 veröffentlichten wir ein Wappen der ehemaligen Königlich-Sächsischen Staats-Eisenbahn (K. Sächs. Sts. E.B.). Das Wappen zeichnete und colorierte Günter Fromm nach einer von Günter Driesnack angefertigten Vorlage. Günter Driesnack ergänzte noch folgende Hinweise:
„Sämtliche Wagen der K. Sächs. Sts. E.B. erhielten als Eigentumsmerkmal zunächst die Königskrone. Erst später, etwa ab 1910/11, wurde das im Heft 10/89 abgebildete Wappen an Reisezugwagen verwendet. Allerdings existierte das Wappen auch noch in leicht veränderter Form. Offensichtlich gab es hier im Gegensatz zur K.P.E.V. nicht so exakte Festlegungen. An den Güterwagen war in den letzten Jahren die etwas umgestaltete Königskrone weiterhin verbindlich."

---

durch die vielen Kleinigkeiten, die die Szene beleben.

Details weiter verbessert

Ich selbst habe mich entschlossen, nach diesen ersten Erfahrungen das Gebäude aus „original preußischem" Klinkermauerwerk nochmals zu bauen, um einige Fehler ausmerzen zu können. Nach den fotografischen Aufnahmen bemerkt man doch einige weniger gelungene Stellen. Übrigens hat sich bei vielen Arbeiten eine Kopflupe bewährt. Sicher ist es nicht jedermanns Sache, jedes Detail exakt nachzubilden. Nach meinem Geschmack wirken aber perfekte Fahrzeugmodelle erst in einer perfekten Umgebung. Darüber hinaus erlebte ich, wie sich mit dem erhöhten Aufwand auch die Freude am gelungenen Ergebnis steigerte.

Mehr Bastelmaterial erforderlich

Für wünschenswert hielte ich es, wenn durch die Industrie in stärkerem Maße Bastelmaterial angeboten würde. Glatte und strukturierte Polystyrolplatten in maßstäblicher Wiedergabe von Steinformen, Brettern und anderen Materialien, sollten die erhältlichen Dachplatten ergänzen. Ebenso wären auch endlich maßstäbliche Fenster, Türen und Tore erforderlich. Die Wunschliste läßt sich weiterführen bis zu den erforderlichen Kleinwerkzeugen, die ebenfalls kaum erhältlich sind. Es gibt ja schon zahlreiche Arbeitsgemeinschaften unseres Verbandes, die sich mit der Herstellung und dem Vertrieb vieler Klein- und Zurüstteile befassen. Vielleicht läßt sich auch auf diesem Wege das Angebot verbessern.

Einsendungen für Veröffentlichungen auf dieser Seite sind mit Ausnahme der Anzeigen „Wer hat – wer braucht?" von den Arbeitsgemeinschaften grundsätzlich über die zuständigen Bezirksvorstände zwei Monate vor Erscheinen des jeweiligen Heftes an das Generalsekretariat des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR, Simon-Dach-Straße 10, Berlin, 1035, zu schicken. Anzeigen zu „Wer hat – wer braucht?" bitte direkt an das Generalsekretariat senden. Hinweise im Heft 1/1987 beachten.

Ausstellungen

Berlin 1058 – AG 1/13 „Weinbergsweg"
Vom 4. Januar bis 14. Januar 1990 im „Berliner Prater", Kastanienallee 7–9. Öffnungszeiten: Montag bis Freitag 14.00 Uhr–19.00 Uhr, Samstag/Sonntag 10.00 Uhr–19.00 Uhr. Am Sonntag, 7. Januar, ab 7.00 Uhr mit der Sendung „7 bis 10 Spreeathen".

Niesky 8920 – AG 2/8
Vom 15. Dezember bis 22. Dezember 1989 im Jugendklub Niesky. Öffnungszeiten: Montag bis Freitag 15.00 Uhr – 18.30 Uhr, Samstag/Sonntag 10.00 Uhr–12.00 Uhr und 13.00 Uhr–18.00 Uhr.

Elsterwerda 7904 – AG 2/48 Hohenleipisch
Vom 1. Dezember bis 3. Dezember 1989 im Haus der Jungen Pioniere „Alex Wedding" Elsterwerda. Öffnungszeiten: Freitag 15.00 Uhr – 18.00 Uhr, Samstag/Sonntag 10.00 Uhr-12.00 Uhr und 13.00 Uhr–18.00 Uhr.

Schwarzenberg 9430 – AG 3/133
Vom 9. Dezember bis 17. Dezember 1989 zum Schwarzenberger Weihnachtsmarkt. Gezeigt werden Heimanlagen in versch. Nenngrößen, Spielanlagen der Schüler-AG, Eigen- u. Umbaumodelle, Modelle von historischen Kraftomnibussen und vieles mehr.

Sonderfahrten

Bezirksvorstand Dresden
Sonderfahrt am 27. Januar 1990 von Zwickau über Falkenstein nach Schönheide Süd und zurück über Adorf nach Zwickau. Zum Einsatz kommt der Traditionseilzug, voraussichtl. Bespannung: 58 3047 und 86 001. Der Zug ist bewirtschaftet. Voraussichtliche Abfahrt: 9.30 Uhr, Rückkehr gegen 19.00 Uhr. Teilnehmerpreise: Erwachsene 49,00 M, Kinder bis 10 Jahre 24,50 M, DMV-Mitglieder (nur bei Angabe der Mitgliedsnummer) 33,50 M. Teilnahmemeldung durch Einzahlung des entsprechenden Betrages, nur per Postanweisung, bis 5. Januar 1990 an: Manfred Tischer, Andersen-Nexö-Str. 3, Zwickau, 9590. Der genaue Fahrplan wird mit der Fahrkarte zugeschickt.

Tauschmarkt

Berlin 1058 – AG 1/13 „Weinbergsweg"
Die AG 1/13 „Weinbergsweg" führt im Auftrag des Bezirksvorstandes Berlin am 11. Februar 1990 von 9.00 Uhr bis 13.00 Uhr wieder einen Tauschmarkt **nur für Mitglieder des DMV** im „Berliner Prater", Kreiskulturhaus Prenzlauer Berg, Kastanienallee 7–9, durch. Tischbestellungen (5,- M) bis 20. Januar 1990 an: K. Rost, Markgrafendamm 29, Berlin, 1017.

Arbeitsgemeinschaften

Nachstehende Arbeitsgemeinschaften wurden gegründet und haben sich unserem Verband angeschlossen:
Neu Seddin, 1514
Vorsitzender: Thomas Kozlowski, Hans-Beimler-Str. 68
Seifhennersdorf, 8812
V.: Bert Schneider, Rumburger Str. 141
Cottbus, 7500
V.: Axel Röder, Heinrich-Rau-Str. 10
Dresden, 8023
V.: Peter Winter, Duckwitzstr. 6d
Dresden, 8060
V.: Alfred Maier, J.-Grimau-Allee 29
Erfurt, 5069
V.: Martin Piegsa, Berliner Str. 110
Schmalkalden, 6080
V.: Veit Kürschner, Schloßgartenstr. 25
Erfurt-Hochheim, 5034
V.: Thomas Stöhr, Bischlebener Str. 29
Eisenberg, 6520
V.: Hans-Jürgen Zeise, Geraer Str. 21
Hohenleuben, 6573
V.: Udo Glaser, Reichenfels 8
Mittelschmalkalden, 6081
V.: Olaf Frankowski, Hauptstr. 80
Halle-Neustadt, 4090
V.: Winfried Hübner, Block 582/10
Burg, 3270
V.: Detlef Gutmann, Mittelstr. 21

Das Präsidium des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR und die Redaktion „modelleisenbahner" wünschen allen Mitgliedern unseres Verbandes, ihren Angehörigen sowie allen Lesern unserer Zeitschrift ein frohes Weihnachtsfest und ein gesundes und erfolgreiches Jahr 1990!

Wer hat – wer braucht?

Biete: div. Dias u. Fotos aller BR; Lokstationierungen. Suche: Dias der BR 118, 119 sowie Lokstationierungen aller BR. Gerd Schlage, Torgauer Str. 65, Doberlug-Kirchhain, 7970.

Biete: „Als die Züge fahren lernten"; BR 23 (PIKO), 42 (Gützold) in H0. Suche: Touristen- od. Wanderbroschüren, Ansichtskarten v. d. Zugspitzbahn. In H0: Ellok, BR Re 4/4 II der SBB, rot-beige; BR Typ 1043 der ÖBB. Oskar Breite, Turkuer Str. 27, Rostock 22, 2520.

Biete: „me" Jhg. 1966–1975 (ungeb.). Suche: Gützold BR 42. Dr. Böhringer, John-Brinckmann-Str. 22, Ludwigslust, 2800.

Biete: I K v. „technomodell" (Vitrinenmod.). Suche: Schmalspurmodelle $H0_e$, $H0_m$ (auch Eigenbau), Rollwagen $H0_m$ (HERR), 4achser v. „technomodell" (Personen- u. Güterwg.), BR 74, 89 009, 89 (T 3) u. a. Volker Schröder, Spremberger Str. 81c, Welzow, 7533.

Biete: EDV-Lokschild 41 1103, in H0: E 11, E 42, VT 33, INOX-Wagen; in N: BR 55; Stocklaterne m. roter Scheibe; in $H0_e$: 2achs. Wagen u. 4achs. ged. Wagen. Suche: BR 84, 93, 94, 57 (Eigenbau), Oberlichtwg., I K, $H0_e$-Rollwg. Hans-Jürgen Eicke, Olga-Benario-Str. 32, Halberstadt, 3600.

Suche: Zur Erarbeitung einer Dokumentation Fotos (auch s/w.) von ehem. od. noch bestehenden Nebenbahnstrecken. M. Kotyrba, Großenhainer Str. 13, Riesa, 8400.

Suche: rollendes Material in 0 sowie Kfz in H0. Michael Ketscher, Bahnhofstr. 17, Zwickau, 9540.

Biete: Lexikon Erfinder und Erfindungen Eb, versch. Broschüren, ältere Dienstvorschriften. Suche: „Lokomotiven der DR", „Dampflokomotive BR 01–96", „Steilrampen über den Thüringer Wald". Hans-Joachim Klimek, Mühlenstr. 13, Hosena, 7807.

Biete: „Dampflok-Sonderbauarten", „Als die Züge fahren lernten", „Eisenbahn-Jahrbuch 1985", „Die Schmalspurbahnen der Prignitz – Pollo"; in H0: BN 150 (blau), BR 24, V 200 DB, ETA 178 zweif. Suche: „BR 01", „BR 44", „Reisen mit der Dampfbahn", DLA 3, „Schiene, Dampf und Kamera"; H0-Straßenfahrzeuge aller Art. Henry Dahlenburg, Dergenthiner Str. 7/777, Perleberg, 2910.

Biete: Modellbahnkalender 1979–1983; Bildserie Bau der Lok 38 1137 (24teil., WPK, Text, 17,50 M), „BR 01", Leipz.Bayr. Bf, Hist. Bahnhofsbauten (1980), Straßenbahn-Archiv 1–4, 6; Kohlmühle–Hohnstein, IK Nr. 12, ČSD-atlas lokomotiv; Teile „historicke lokomotivy" u. „lokomotivy let 1945–1958" (tschechisch); Y-Wagen in H0. Suche: Bw z. Dampflokzeit, Gera-Wuitz-Mumsdorf, „Steilrampen üb. d. Thüringer Wald", „Röll's Enzyklopädie des Eisenbahnw." Bd. 1, 9; AG 3/58: Geschichte Lok I K. Dr. H.-Chr. Thiel, Rosenbecker Str. 12/0601, Berlin, 1143.

Biete: Straßenbahn-Archiv 1, 2, 4; „Für unser Lokarchiv", Modellbahnkalender 86, 88, 89, Kl. Eisenb. ganz raffiniert, versch. Kataloge; in H0: SIBA Abdrücksignal; Dietzel: Signale, Deckeneisküllwg., PIKO-Entkupplungsgl., PILZ-Gleismaterial, DKW, doppelte Gleisverb., Eilzugwg. SJ, SKL-Bausatz, Geh. BR 41, BR 106 Werkb., BR 75, 23, Tender BR 23. Suche in H0: BR 91, 84, E 94, HERR-Schmalspurfahrz., Kranwagen, „Triebwagen-Archiv". Erich Meinel, Forststr. 10, Klingenthal, 9652.

Biete: H0; BR 91 (Hruska), BN 150, V 200 (DB), E 46 (def.), H0-Wechselstrom Triebwagen (4achs.), Ellok (2achs.) beides PIKO, Traktor Famulus, Weimarlader, Škoda Octavia (ČSSR), Pferdewagen; Schmalspurb. zw. Spree u. Neiße, Straßenbahnarchiv 3, 4, 6; Bayer. Bf. in Leipzig. Suche: HERR-Schmalspurmaterial ($H0_m$). „Die Windbergbahn". Jochen Dressel, Paul-Popp-Str. 15, Falkenstein (V.), 9704.

Biete: Dia-Serien aller Traktionsarten, Liste anfordern. Suche: Original-Dias der BR 03.2, 03.10, 04.0, 22, 23.10, 24, 38^{2-3}, 38^{10-40}, 44.9, 50.50, 52.90, 56.2, 58^{10-12}, 58.30, 62, 64, 65.10, 83.10, 86, 175, 183. Bernd Köllner, Str. d. Freundschaft 90, Saalfeld, 6800.

Biete: H0; BR 01 (Altbau), 01^5 versch. Ausf. m. u. o. Umlaufschürze, 01 501 „Fledermaus", 01 504 m. Zierstr., 03 (Altbau), 03^{10} Reko, 41 (Altbau), 84, 95 Kohle. 4achs. Abteilwg (alles Um- u. Eigenbauten); BR 38, 50, 55, 56, 66, 75, 86, 101, 110, V 100. Suche: $H0_e$-Material u. Eisenbahnliteratur. G. Büttner, Wagnergasse 5, Grünberg, 9381.

Biete: H0; BR 38 (P 8), 91, 92, 93 (alles Eigenbau), BR 99 HERR, SKL u. Geh. BR 94, Windbergwg. DRG-Ausf., Spreewaldbahn – eine Chronik, Kataloge, „Beschreibung, Bedienungsanweisung und Wartungshinweise der BR 110". Suche: H0, DRG-Ausf., Loks, Wagen, Kfz, Figuren. Karl-Heinz Heilmann, G.-Schwela-Str. 2, Cottbus, 7512.

Biete: TT; VT 171, BR 221 DB, in N BR 118, Bausatz Erntewg. Suche: TT; BR 23, 50, 85, 106, SKL, Kö, Schwerlastwg., Drehscheibe, ESPEWE-Modelle u. a. zur Ausgestaltung. R. Greger, Südstr. 24, PF 06/1173, L.-Wittenberg, 4600.

Biete: umfangr. TT-Material. Suche Tauschpartner. R. Helbing, G. Krauthöferstr. 19, Neubrandenburg, 2000.

Suche: Fahrkarten aus aller Welt, Lokschilder, TT-Fahrz. versch. Firmen, Literatur z. Verkehrsgeschichte Berlins, bes. Berlin u. seine Eisenbahnen, Eisenbahnliteratur, Kursbücher, Fahrpläne u. Fahrkarten vor 1930. Biete: nur im Tausch, 15 kompl. Jhg. u. div. Einzelhefte „me" 1952–1989, Eisenbahnlit. u. a. Eisenbahnutensilien vor 1930, div. TFP „DR" ab 1954, KB „DB" ab 1958, div. BVG-TFPl/Linienkarten ab 1924, div. transpress- u. ZA-Reprint-Lit. nach Liste. Hans-Jürgen Rosinski, Blankenfelder Str. 80/015-27, Berlin, 1110.

Biete im Tausch: H0; BR 01^2, 24, 50, 58 SNCF, 64, 80, 140C, 56 (Metall-Bausatz) kompl., E 44 (alt), 89° (3-L.-Wechselstrom), Trafo und Gleisoval, Eisenbahn- u. Modellbahn-Literatur. Liste anf. Suche: Bilder, Übersichtszeichnung usw. von 997245 zum Nachbau in II_m, Kleinb.- u. Privatbahnarchiv, Straßenb. i. K-M-Stadt sowie and. Straßenbahn- u. Eisenbahnliteratur; „me" 3,4/52; 53 kompl.; in H0: BR 18, 39, 42, 54, 56 AEG, 65, 89 (T3), 92, 98, E 05, E 17, E 19, E 36, E 44 AEG, E 75. Gunter Kuhno, Burgwerbener Str. 4, Weißenfels, 4850.

Biete: Geschichte der sächs. IK Nr. 12, Goßdorf-Kohlmühle – Hohnstein, Kleinb. Krs. Jerichow I, Fr.-Hainsberg – Kipsdorf, S'Meißner Bimmelbahnel 1. Aufl., BR 91.19, Lehrb. TUL (Technik, Technol., Lagerw.), Buchfahrpl. Sm-Bahn Radebeul, Hainsberg, Cranzahl, Taschenfpl. Rbd Dresden, Cottbus, Sommer 1981, Kursb. 1983/84, DV Herbst- u. Winterverkehr Ausg. 1961. Suche: Gera-Pforten – Wuitz-M., Brosch. „Pollo", Loks d. alten dtsch. Staats- u. Privatb., Triebwagen-Archiv. Uwe Treppe, Schäferstr. 7/05-01, Dresden, 8010.

Rezensionen

Autorenkollektiv: Klein- und Privatbahnarchiv 1; Geschichte – Bau – Betrieb, transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1989, 287 S., 273 Abb., 83 Tab., 29,80 M

Nach dem mehrbändigen Straßenbahn-Archiv erschien nunmehr der Grundlagenband für ein ähnlich angelegtes Werk über die regelspurigen ehemaligen Klein- und Privatbahnen auf dem Terrtorium der DDR, das eigentlich längst fällig war. Das relativ späte Erscheinen mag darin begründet sein, daß sich die geschichtsinteressierten Eisenbahnfreunde ab den 60er Jahren – weshalb eigentlich? – zuerst hauptsächlich den zahlreichen Schmalspurbahnen zuwandten, wie auch das längst herausgegebene, inzwischen überarbeitungsbedürftige Schmalspurbahn-Archiv beweist. Gegenüber diesem einbändigen Archiv-Werk läßt der o. g. Grundlagenband unschwer erkennen, daß die Autoren weiter in die „Tiefe" gehen konnten. Ein größerer Zeitfond und ungleich mehr Druckseiten ermöglichten das Ausschöpfen des derzeitigen Wissensstandes zum Thema, dem offenbar ein weitestreichendes Aktenstudium vorausging. Allein schon die Inhaltsangabe weckt die Neugier des Interessenten: Die Entwicklung der Klein- und Privatbahnen; Finanzierung und Organisationsformen; Bauausführung und Anlagen; Die Wirtschaftsstruktur; Die soziale Stellung der Arbeiter und Angestellten; Die Betriebsmittel; Abkürzungen und ein Quellenverzeichnis.
Ein umfangreiches Tabellenwerk ergänzt die einzelnen Abschnitte. Es ist durch die Wahl einer vom normalen Weiß abweichenden zartgrünen Papierfarbe leicht auffindbar. Der Band verführt – auch durch den flüssigen Stil – regelrecht zum Festlesen. Die sehr große Anzahl an Werk- und Privatfotos – davon die meisten bisher nicht veröffentlicht – begeistert mit Sicherheit den Eisenbahnfreund, wenn auch in drei Fällen der Bildtext nicht stimmt. Er ist wohl beim Austauschen ursprünglich vorgesehener Fotos vergessen worden. In diesem Zusammenhang seien auch Ungenauigkeiten angemerkt. Beispiel: Im Abschnitt 1.4. wird mit Bezug auf das Jahr 1948 von einer „Militärbahn bei Zossen" geschrieben. Gemeint ist damit die ehemalige Königliche Militär-Eisenbahn (K.M.E.) von Berlin-Schöneberg über Zossen bis Jüterbog, die bereits nach dem ersten Weltkrieg von der gerade gegründeten Deutschen Reichsbahn übernommen wurde. Wenigstens das „Ehemaligen" hätte also davorstehen sollen. Gleich anschließend werden die Verbindungskurven bei Dabendorf und bei Schönefeld (vom alten Güteraußenring) zur einstigen, auf DDR-Gebiet heute nicht mehr existenten Neukölln-Mittenwalder Eisenbahn (N.M.E.) mit dem abschließenden Satz bedacht: „Sie spielt heute noch für den Umleitungsverkehr eine Rolle." Leider vergaß man zu erwähnen, daß die Aussage nur für die Dabendorfer Kurve zutrifft, die den Verkehr nach Königs Wusterhausen ermöglicht, da die einstige N.M.E.-Strecke Schönefeld–Mittenwalde Nord bereits seit 1950 nicht mehr existiert. Es gibt weitere kleine Ungenauigkeiten, die bei einem derartigen Umfang der dargestellten Fakten nicht ausbleiben und bei einer eventuellen Nachauflage ausgemerzt werden können.
Besonderer Dank gebührt den Autoren nach Auffassung des Rezensenten auch für das Erhellen der Situation der ehemaligen Klein- und Privatbahnen von 1945 bis zur Übernahme der meisten durch die Deutsche Reichsbahn.
Gelungene Darstellungen von amtlichen Dokumenten, Original-Zeichnungen, Gleisplänen wie auch Firmenwerbungen für Fahrzeuge runden das bemerkenswerte Kollektivergebnis wohltuend ab. Es bleibt zu hoffen, daß die Bände der Einzelbeschreibungen der Eisenbahnunternehmen in nicht zu großen Abständen folgen mögen.
Rolf Lühmann

Heinz Schnabel: „SAXONIA – Beschreibung und Rekonstuktion einer historischen Lokomotive", transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1989, 104 S., 96 Abb., 2 Tab., 14,80 M

Der eisenbahninteressierte Leser bekommt mit diesem Werk eine Rarität in die Hand, an dem ein Spezialist auf dem Gebiet des Lokomotivbaus und -betriebs intensiv gearbeitet hat. Das Buch vermittelt einen sachkundigen und zugleich komprimierten Überblick über den Bau der ersten deutschen Lokomotive sowie deren Nachbau in unseren Tagen. Dem Autor lag sehr daran, daß der Leser ausreichend über die Pionierleistung Schuberts und seiner Mitarbeiter, über das Umfeld des Baus der ersten fahrtüchtigen deutschen Lokomotive sowie den Nachbau und den damit verbundenen Problemen informiert wird. Besonders deutlich werden die technischen Details, die die Dresdener Lokomotivbauer beim Bau der SAXONIA und das Kollektiv beim Nachbau zu lösen hatten. Sie werden anschaulich und auch für Laien verständlich dargestellt. Unterstützt wird die Absicht des Autors, 150 Jahre erfolgreichen deutschen Lokomotivbaus ein Denkmal zu setzen, durch die zahlreichen Abbildungen und dem Druck auf glattem weißen Papier.
Damit reiht sich dieses Werk würdig ein in die Veröffentlichungen, die zu Ehren des 150jährigen Jubiläums der ersten deutschen Ferneisenbahn Leipzig–Dresden erschienen sind.
Walter Müller

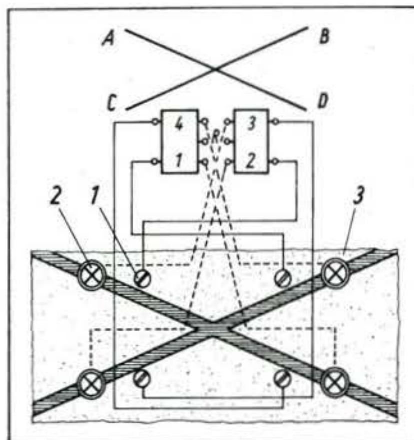
Der Titel „Klein- und Privatbahnarchiv 1" wurde inzwischen an den Buchhandel ausgeliefert. Sollte er vergriffen sein, nutzen Sie bitte die Leihmöglichkeiten in den Bibliotheken.

Liebe Mitglieder unseres Verbandes!

Die sich gegenwärtig in unserem Lande vollziehende gesellschaftliche Erneuerung geht auch an unserem Verband nicht spurlos vorbei. Gegenwärtig ist das Präsidium des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes mit allen Mitgliedern und Leitungen verstärkt im Gespräch, um über die künftige Tätigkeit unseres Verbandes zu beraten und neue Wege zu bestreiten.
Eine vom Präsidium des DMV berufene Statutenkommission hat deshalb einen neuen Entwurf des Statutes erarbeitet. Er steht in allen Ebenen unseres Verbandes in Vorbereitung des 7. Verbandstages zur Diskussion. In dem Statutenentwurf wurden viele Anregungen und Hinweise aufgenommen, die – wie wir wissen – schon seit längerer Zeit von einer breiten Mehrheit der Mitglieder verlangt wird. So ist zur weiteren Stärkung und Förderung des Hobbygedankens in unserem Verband all das aus unserem Statut herausgenommen worden, was sich überlebt hat und uns an unserer sinnvollen Freizeitbeschäftigung hindert, wie unnötige Berichterstattungen oder antiquierte Wettbewerbsführung. Zugleich sind neue Festlegungen eingearbeitet worden, die den in allen Ebenen des Verbandes noch vorhandenen Bürokratismus drastisch zurückdrängen und neue demokratische Formen der Verbandstätigkeit zum Durchbruch verhelfen werden.
Wir wollen damit die Voraussetzungen schaffen, daß sich der DMV künftig wieder mehr auf seine Tugenden besinnt: Heimstatt aller organisierten Modelleisenbahner, Eisenbahnfreunde und Nahverkehrsfreunde zu sein, in denen sie sich wohl fühlen und mit Freude ihrem Hobby nachgehen können.
Wir wenden uns daher an alle Mitglieder unseres Verbandes mit der Bitte, den vorliegenden Statutenentwurf zu diskutieren und weitere Hinweise und Anregungen an die zuständigen Bezirksvorstände bis spätestens 28. Februar 1990 zu übergeben. Der Entwurf wird in Kürze den Bezirksvorständen übersandt. Von dort erhalten ihn dann umgehend alle Vorsitzenden der Arbeitsgemeinschaften.
Sorgen wir gemeinsam dafür, daß wir auf unserem 7. Verbandstag ein Statut bestätigen können, welches von allen Mitgliedern unseres Verbandes gemeinsam getragen wird. Schließlich geht es um die weitere gedeihliche Entwicklung unseres Verbandes.
Manfred Neumann
Generalsekretär

Gleisbildschaltung der DKW

Der folgende Vorschlag knüpft an das „Mini-Gleisbildstellwerk" („me" 10/88) von R. Liebmann an und dürfte vor allem für jene Modelleisenbahner von Interesse sein, die eine anschauliche Schaltung und einfache Anlagentechnik installieren möchten. R. Liebmann stellte lediglich das Prinzip der Schaltung vor, in dem der unter Spannung (Zubehör 16 V~) stehende Schaltgriffel die auf dem Gleisbildstellwerk (Sperrholzplatte ist geeignet) befindlichen Metallschrauben kontaktiert und damit den Stromkreis zum Betreiben eines Weichenmagneten schließt. In der Symbolik beziehe ich mich auf die vom Hersteller, dem VEB BTTB, angegebene Zuordnung von Fahrtrichtungen und Antriebskontakten (siehe Skizze). Soll z. B. die Richtung A–B befahren werden, so sind auf dem Stellwerk die Schrauben für die Richtungen A und B zu kontaktieren. Aus der Verdrahtung ist ersichtlich, daß Schraube A den Schaltimpuls für den „rechten" Schwenkstückantrieb gibt und zwar der Lage der Zeichnung entsprechend nach „unten". Bei dieser Weichenstellung würde ein von rechts kommender Zug immer in Richtung A fahren oder anders gesagt, ein von A kommender Zug entweder nach B (wie gewünscht) oder D fahren. Wohin dieser Zug fährt, ist abhängig von der Stellung des linken Schwenkstücks, und wenn Schraube B kontaktiert wird, schwenkt das Stück nach „unten" und dirigiert den Zug in Richtung B.

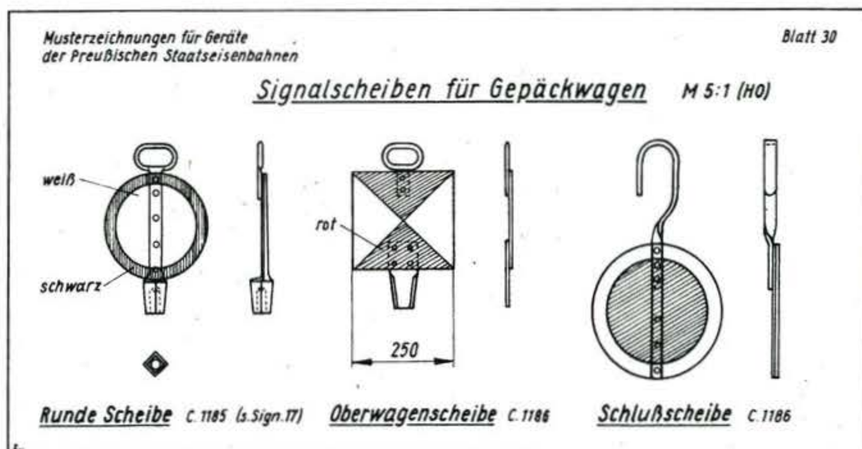


1 – Kontaktschraube für Schaltgriffel
2 – Rückmeldeleuchte
3 – Ausschnitt aus dem Gleisbildstellwerk mit DKW

Diese Schaltweise der DKW ist unkompliziert und einfach zu handhaben. Das Anschließen der Rückmeldeleuchten ermöglicht eine zusätzliche Kontrolle und erhöht die Anschaulichkeit des Stellwerks.
Wer übrigens seine bereits installierten Tastenpulte zugunsten des Gleisbildstellwerks nicht demontieren möchte, könnte kleine Kärtchen, auf denen die DKW symbolisiert ist, in die Bildleiste einschieben und die abstrakten Zahlen (Angaben vom VEB BTTB) durch beispielsweise farbig hervorgehobene Richtungsanzeigen ersetzen. Um die Anschaulichkeit zu erhalten, sollten die Symbole noch in ihre reale Lage (vom Pultbediener aus gesehen) gedreht werden.
Text und Zeichnung: K. Pohl, Magdeburg

Signalscheiben von einst

Die Eisenbahn-Signalordnung war vom 1. August 1907 bis zum 31. März 1935 gültig. Herausgegeben von den Preußisch-Hessischen Staatseisenbahnen, galt sie außerdem für neun weitere Staats-, und sieben Privatbahnen im damaligen Deutschland. Später wurde die Ordnung von der DRG übernommen und durch ein ab 1. April 1935 eingeführtes neues Signalbuch (SB) – Dienstvorschrift 301 der DRG bzw. DR – ersetzt.
Die Abbildung zeigt Signalscheiben für Gepäckwagen nach Blatt 30 der Musterzeichnungen für Geräte der Preußischen Staatseisenbahnen im Maßstab 1:5 (Nenngröße H0). Die Schlußscheibe (Signal 16 a) allein war das Zugschlußsignal für einzeln fahrende Lokomotiven und Triebwagen, am hinteren rechten Puffer angehangen. Mit zwei Oberwagenscheiben (Signal 16 b) zusammen mit Signal 16 a war dies der normale Zugschluß. Die runde Scheibe (links) mit einer Oberwagenscheibe (rechts) bildete das Signal 17 und bedeutete: „Ein Sonderzug folgt nach".
Weitere Erläuterungen zur Verwendung dieser Signalscheiben und anderer Signale sind in dem von G. Barthel und 1976 im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen erschienenen Modellbahn-Signalbuch enthalten.
Text und Zeichnung: G. Fromm, Erfurt



Lok 89 6225 der DR – Original und H0-Modell

Das Original

Die Cn2-Güterzug-Tenderlokomotive 89 6225 der DR wurde von der Lokomotivfabrik Orenstein & Koppel, Werk Drewitz bei Potsdam, gebaut und mit der Fabrik-Nummer 4704 im November 1911 an die Kreisbahn Beeskow–Fürstenwalde ausgeliefert. Sie trug dort die Betriebs-Nummer 18 und den Namen KETSCHENDORF.
Im Jahre 1940 erhielt die Maschine vom Landesverkehrsamt Brandenburg, dem die Kreisbahn unterstand, die Betriebs-Nummer 4-23.
Gemäß dem Umzeichnungsplan der Deutschen Reichsbahn vom 12. Dezember 1949 wurde die Lokomotive 1950 mit der Nummer 89 6225 erfaßt. Der Dreikuppler gehörte zunächst zum Bw Wriezen, von etwa 1956 bis 1960 zum Bw Frankfurt (Oder) Pbf und dann wieder zum Bw Wriezen.
Um die Lokomotive auf längeren Strekken der vormaligen Oderbruchbahn einsetzen zu können, baute man sie 1959 zur Schlepptenderlok um und kuppelte sie mit einem dreiachsigen Tender. Eine (eigentlich erforderliche und auch geplante) Umzeichnung zur Bauartreihe 53.62 unterblieb.
Am 18. Juli 1967 konnte die 89 6225 von der DR ausgemustert werden. Anschließend wurde die Lokomotive an das DEFA-Studio für Spielfilme in Potsdam-Babelsberg verkauft. Die nun nicht mehr betriebsfähige Maschine kam dann als Star im Indianer-Film „Spur des Falken" noch einmal zu Ehren. Hierin war die Lokomotive schwarz qualmend an der Spitze eines von einer Lok der BR V 15 geschobenen Zuges zu sehen, der von berittenen Gangstern überfallen wird. Natürlich blieb die Diesellok im Film unsichtbar, und der Qualm stammte „nur" von einem verbrannten Autoreifen! Man hatte die ehemalige 89 6225 nach amerikanischem Vorbild mit vorderer Laufachse, mit großem Cowcatcher, Stirnscheinwerfer, Kobelschornstein, großer Glocke, bizarr verziertem Dampfdom und einer entsprechenden Farbgebung versehen

(siehe Abb. 9 und DER MODELLEISENBAHNER 3/1968, Seite 66). Stolz trug sie nun die Betriebs-Nummer 231 und den Namen WOSEWELL. Die Filmaufnahmen entstanden übrigens auf dem Streckenabschnitt Mittenwalde (Mark) Ost–Töpchin, der noch heute für den Güterverkehr betrieben wird, und einst zur ehemaligen Königs Wusterhausen-Mittenwalde-Töpchiner Kleinbahn (KMT) gehörte. 1970 war die Lokomotive im ehemaligen Bw Potsdam abgestellt.
Die 89 6225 entsprach weitgehend der letzten Version der preußischen T 3 laut Musterblatt III-4p. Nachstehend die wichtigsten Abmessungen:

Kuppelraddurchmesser	1 200 mm
Höchstgeschwindigkeit	50 km/h
Zylinderdurchmesser	380 mm
Kolbenhub	550 mm
Steuerung	Allan (außen)
Kesselüberdruck	13 bar
Rostfläche	1,3 m²
Verdampfungsheizfläche	60,7 m²
Reibungsmasse (ab 1959 mit 3T12/5-Tender)	35,6 t

Wolfgang Valtin





1 Lok 89 6225 vor einem Zug in ihrem Einsatzgebiet auf der früheren Oderbruchbahn

2 Lokpersonal und Zugführer vor „ihrer" Lok freundlich in Positur gestellt

Das H0-Modell der 89 6225
In den Jahren 1982 und 1983 erfreute die Firma Fleischmann, Nürnberg, die Modelleisenbahner mit den Modellen einer pr.G4³ und einer pr.T3, jeweils in DRG-Ausführung als BR 53⁴ und BR 89⁷⁰. Es lag nahe, mit Hilfe leicht veränderter Elemente beider Modelle ein weiteres Modell zu entwickeln, nämlich die mit einem Tender ausgerüstete 89 6225 der Deutschen Reichsbahn. Natürlich kann man nicht erwarten, daß sämtliche Teile eines bestehenden Modells mit der Nachfolge-Kreation übereinstimmen. Dennoch kam dabei eine weitgehende Deckungsgleichheit heraus. Der Tender der BR 53⁴ paßt vollständig ins Bild. Hier mußten nur die Trittstufen entfernt, die Einstiegöffnung verschlossen und der Luftbehälter an der Tenderrückwand fortgelassen werden. An der Lok fallen lediglich die Luftbehälter unter Führerhaus und Wasserkästen auf, die dort nicht hingehören; vielmehr trug das Original nur einen Behälter unter der vorderen Pufferbohle. Einem geübten Bastler dürfte diese Änderung keine Schwierigkeit bereiten.
Der Fleischmann-N-Motor 504010, schräg im Führerhaus unterhalb der oberen Türkanten gelagert, treibt über ein Schnecken-/Stirnrädergetriebe die B-Achse der Lok an. A- und C-Achse erhalten ihren Antrieb über die Kuppelstangen. Alle Lokräder sind ohne Haftreifen ausgeführt, was im Interesse einer guten Stromabnahme bei dem geringen Achsstand des Modells zu begrüßen ist. Radinnenschleifer sorgen für einen einwandfreien Kontakt jeden Rades zum Motor.

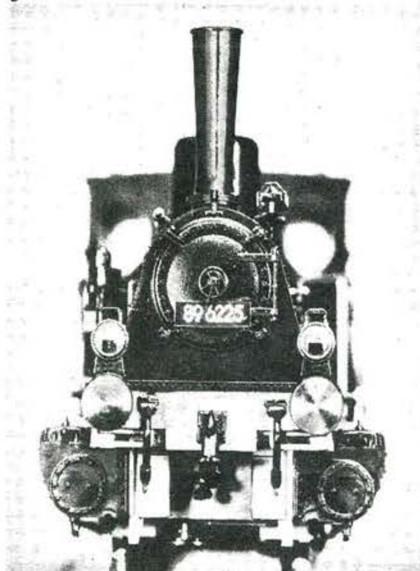
Maßvergleichstabelle (Maße in mm)

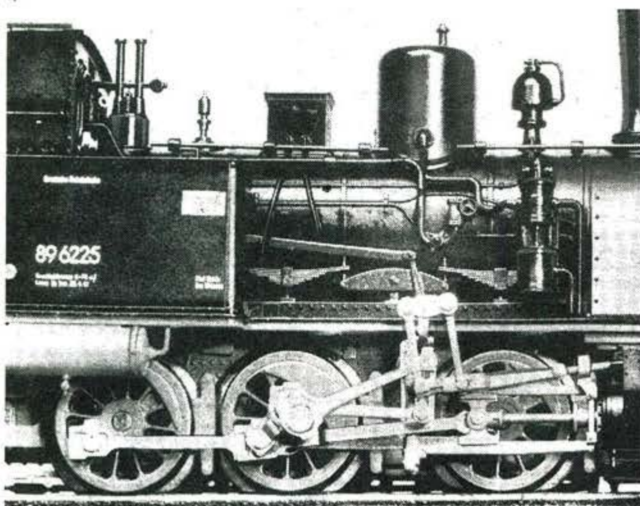
Kennwert	Vorbild	1:87	Modell
Länge über Puffer	14 438	166	171*)
Achsstand Lok gesamt	3 000	34,5	34,5
Einzelachsstand Lok	1 300	15,0	15,3
-	1 700	19,5	19,2
Treib- u. Kuppelrad-Ø	1 200	13,8	12,6
Kesselmitte über SO	2 070	23,8	24,0
Höhe gesamt über SO	4 150	47,7	48,0
Breite Lok gesamt	2 700	31,0	30,2
Puffermitte über SO	1 050	12,1	13,0
Puffermittenabstand	1 700	19,5	20,0

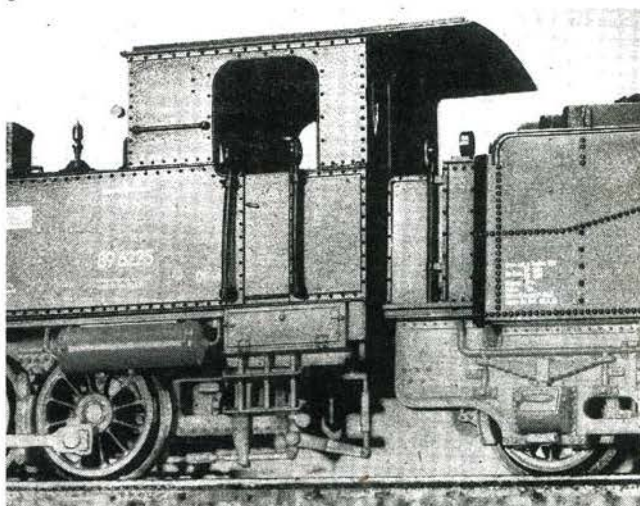
*) bedingt durch nicht maßstäblichen Abstand zwischen Lok und Tender

Die Fahreigenschaften können einen Modelleisenbahnfreund nur begeistern. Bei 2,5 V läuft das Modell mit umgerechnet etwa 6 km/h weich an. Die Geschwindigkeit läßt sich ebenso weich hochregeln, wobei in allen Bereichen das Fahrgeräusch sehr gering ist. In beiden Fahrtrichtungen zeigt das Maschinchen eine bestechende Laufruhe mit und ohne Wagenzug. Diese Aussage gilt auch für die etwas stark überhöhte Endgeschwindigkeit von etwa 90 km/h bei einer Fahrspannung von 12 V.
Ein aus dem geringen Gesamtachsstand der Lok resultierender Mangel darf allerdings nicht verschwiegen werden: die Schwierigkeiten beim Überfahren von Weichen mit stromlosen Herzstükken. Empfehlenswert ist das Einbeziehen des Tenders in die Stromabnahme und die Polarisierung der Weichenherzstücke (beispielsweise beim Pilz-System keine Schwierigkeit). Zusammen mit dem Tender kann die Kontaktbasis des Modells von 34,5 auf 120 mm erweitert werden!

Die zierliche Bauart des Vorbilds übertragen auf das Modell erlaubt trotz des Druckgußrahmens und einer Ballastmasse im Kessel insgesamt nur eine Masse der Lok (ohne Tender) von 141 g. Die Zugkraft reicht jedoch, um Züge zu fahren, die der Leistungsklasse der kleinen Lokomotive durchaus entsprechen: neun zweiachsige PIKO-Wagen unterschiedlicher Achsstände in der Ebene (gerade Gleise und solche mit dem Radius 380 mm) und fünf Wagen in dreiprozentiger Steigung. Ein einstündiger Testlauf mit neun Wagen wurde ohne Beanstandung absolviert.
Zum Ölen des Getriebes und der Motorwelle sowie für sonstige Wartungsarbeiten kann das Lokgehäuse leicht abgehoben werden. Hierzu ist von der Unterseite her lediglich eine Schraube zu lösen. Das Modell ist mit der relativ neuen Profi-Kupplung ausgestattet. Der für Kurzkupplungsverbindungen entwickelte Kupplungskopf kann hier seiner zugedachten Funktion nicht voll gerecht werden, da die für ein echtes Kurzkuppeln erforderliche Kulissenführung des Kupplungsschaftes in die Fahrzeuge nicht nachträglich integriert werden konnte. Ein Austauschen gegen beiliegende Fleischmann-Normalkupplungen und solche des Märklinsystems (nicht beigegeben) ist möglich. Darüber hinaus kann die vordere Kupplung auch durch eine ebenfalls beiliegende Modellkupplungsattrappe ersetzt werden.
Die Detaillierung des Modells einschließlich Tender läßt kaum Wünsche offen. Die Fahrzeuggehäuse von Lok und Tender sind in einem Seidenglanzschwarz gehalten und zeigen eine Vielzahl von Einzelheiten (Kesselarmaturen, Achsfedern, Ausgleichhebel usw.). Die tiefe Anordnung des Motors ermöglichte die Darstellung des Stehkessels mit dem Dampfregler im sichtbaren Bereich des Führungshausinneren. Sehr vorbildnah wirkt auch der Tender in allen Details einschließlich größerer Mengen verschütteter Kohle auf der Wasserkastendecke. Fahrwerke sowie Gestänge sind vorbildlich wiedergegeben. Lok- und Tenderräder weisen feinste Speichen in richtiger Anzahl auf. Auch wurde nicht vergessen, die sehr schmalen Radreifen rot zu lackieren. Die leicht erhabenen Gegengewichte zeigen vorbildgetreue Formen und Größen. Ein besonderes Lob gebührt dem äußerst zierlichen Gestänge einschließlich tatsächlich arbeitender Exzenterscheiben der teils aus Metall, teils aus Plast gestalteten Allan-Trick-Steuerung. Vervollständigt wird das Lokfahrwerk schließlich durch eine im sichtbaren Teil weitestgehend detaillierte Bremsanlage.
Selbstverständlich wurde von seiten des Herstellers dem technischen Ausrüstungsstand um 1960 und den sonstigen Veränderungen an der 89 6225 gegenüber der DRG-T3 Rechnung getragen. So wurden die Petroleumlaternen gegen elektrische Beleuchtung – am Modell nur vorn – einschließlich Lichtmaschine ausgetauscht. Die Stangenpuffer mußten modernen Hülsenpuffern weichen, neben denen an der Lok Bremsschlauchnachbildungen angebracht sind, und das Führerhaus erhielt ein verlängertes flaches Dach. Die Führerhausrückwand wurde mit einer Türöffnung versehen, die durch einen grauen (Plast-)Vorhang geschlossen ist. Der Bretteraufsatz war nicht mehr notwendig und verschwand wie die beiden Einfüllrohre für den Wasserkastenrahmen. Die Dampfpfeife erhielt ihren Platz nun auf dem Kesselscheitel vor dem Ramsbottom-Sicherheitsventil. Die Lokschilder sind nicht plastisch dargestellt. Die vorbildentsprechende, größenrichtige Beschriftung wurde auf der glatten Wandung angebracht. Sie weist die Lok als zur Rbd Berlin, Bw Wriezen, gehörend aus. Die letzte Bremsuntersuchung fand laut nur mit Lupe zu lesender Anschrift am 30. April 1961 statt. Man kann nicht umhin, das Modell als fahrtechnisch und gestalterisch bestens gelungen zu bezeichnen.
Lothar Nickel

3


4


5


3 Vordere Stirnansicht des Modells

4 Die Nachbildung der Allan-Trick-Steuerung mit ihren doppelten Exzenterscheiben am Modell läßt den bestechenden Eindruck während der Bewegung erahnen.

5 Die feinen Anschriften am Führerhaus des Modells sind zum Teil nur mit einem Vergrößerungsglas zu lesen.

6 Diese Abb. gibt schräg von vorn die Lokführerseite mit frei stehender einstufiger Luftpumpe wieder. Die Vorildnähe kommt hier besonders gut zum Ausdruck.

7 Das Modell in etwa der gleichen Position wie sein Original auf Abb. 1. Leider sind die Tenderlaternen nicht beleuchtet.

8 Ein Blick auf den Motor und das Getriebe

9 Ihr letzter „Auftritt": ex 89 6225 als Westernlok verfremdet bei einem Gangsterüberfall in der Motzener Gegend stilecht auf ehemaligem Kleinbahngleis zwischen Mittenwalde Ost und Töpchin für einen DEFA-Film.

Fotos: Sammlung J. Rau, Bad Freienwalde (1 und 2); Albrecht, Oschatz (3 bis 8); Sammlung L. Nickel, Berlin (9)

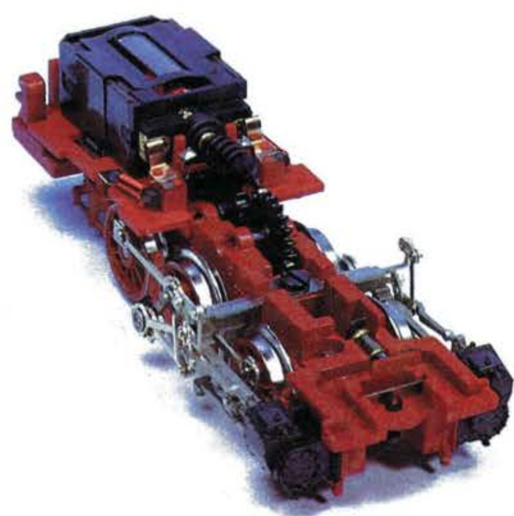
6



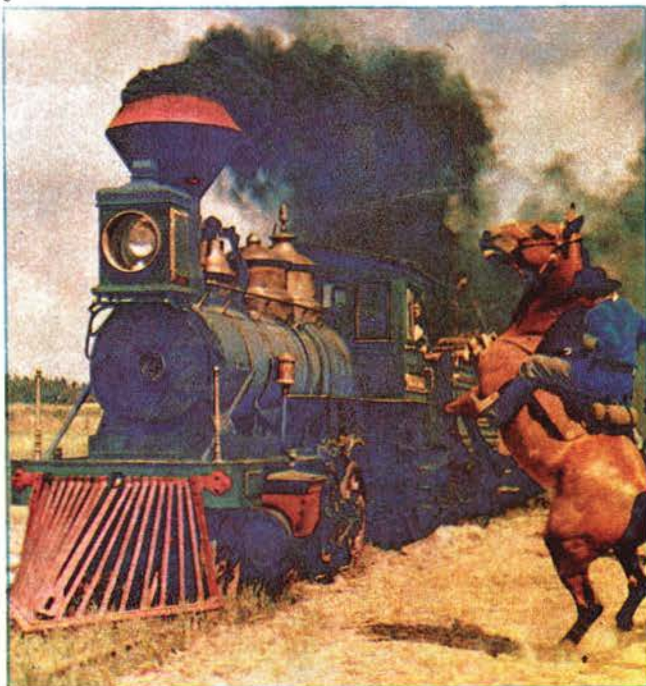
7



8



9



Zwei Motive von der H0/H0$_e$-Heimanlage unseres Lesers T. Fiebig aus Brandenburg: die Lokomotive 99 4802 vor einem Personenzug (Eigenbau, s. a. „me" 12/88) und ein Blick auf den Bahnhof Steinbach.

Fotos: T. Fiebig, Brandenburg